

MAGISTER EN INTERVENCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

HUELLAS DEL RAMAL DEL ELQUI

Vestigios del sistema ferroviario del Elqui, plan maestro para su preservación y reconversión



Actividad Formativa Equivalente a Tesis (AFE) para postular al Grado de Magíster en Intervención del Patrimonio Arquitectónico

Candidato a Magíster: Jhonny Alcayaga Codoceo – Arquitecto

Profesor guía: Lorenzo Berg Costa – Dr Arquitecto

Coquimbo, marzo del 2024

ÍNDICE

1.- Resumen	3
2.- Presentación	4
3.- Definición de la problemática y su relevancia	7
4.- Definición del alcance y ámbito de estudio o escala de intervención	12
5.- Planteo de objetivos	14
6.- Metodología (Investigación proyectual)	15
7.- Tipo de intervención (proyecto, plan, programa, manual u otro)	17
8.- Marco Teórico en intervención del patrimonio	20
9.- Marco Histórico	23
10.- Justificación del caso de estudio	34
11.- Levantamiento crítico del caso	35
12.- Trabajo con comunidades y levantamiento de información y valoración comunitaria	80
13.- Diagnóstico general	84
14.- Definición de los criterios de intervención	86
15.- Tipo de propuesta de intervención o producto	87
16.- Desarrollo de la propuesta o producto	89
17.- Conclusiones	90
18.- Referencias bibliográficas	92

1.- RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo abordar la situación actual de los elementos que conforman el sistema ferroviario del Elqui, uno de los patrimonios con mayor importancia en la Región y que actualmente se encuentra invisibilizado debido a su mal estado de conservación, pero sobre todo porque si bien su origen correspondía a un sistema, al momento del cierre del servicio del ferrocarril y el posterior levantamiento de las vías, este conjunto se fragmentó, presentándose hoy como vestigios individuales y solitarios en medio del paisaje natural del Valle del Elqui.

En primer lugar, se trabajó con la recopilación de antecedentes existentes, partiendo por los documentos históricos, tales como fotografías, planos e incluso libros sobre cómo se estableció el ramal Elquino a partir de los yacimientos mineros y de la comunión de actores privados que vieron una oportunidad para transportar sus productos desde el interior del valle al puerto. Luego se realizó la identificación, evaluación y diagnóstico, comenzando con un levantamiento crítico de lo existente, en donde se relevaron los diferentes elementos que componen el ramal, tales como estaciones, túneles, puentes y la franja por donde pasaba la línea férrea. Posteriormente, en el presente documentos se analiza la situación actual de los vestigios del ramal, desde el punto de vista de su estado de conservación y su relación con el contexto, a partir del cual se obtiene un diagnóstico, el cual indica que el mal estado de conservación de los elementos que componen el ramal es debido a la atomización que este sufrió al momento del cierre del servicio y del retiro de la vía férrea.

A partir del diagnóstico, se confeccionó un plan de intervención a escala territorial en el cual se busca vincular los diferentes elementos patrimoniales tangibles que conformaron el ramal Elquino. Este plan se compone de un plano a gran escala en el cual se delimita el proyecto y se realiza una zonificación del territorio para abordar el proyecto por etapas. Se complementa con un documento con los lineamientos generales de intervención dentro del área definida a intervenir.

Dentro del plan general, se toma uno de los tramos definidos en la zonificación, sobre el cual se trabaja en un proyecto de intervención más detallada, que incluye memoria de proyecto, planimetrías (plantas, cortes y elevaciones) y croquis proyectuales. En esta escala de proyecto se propone dentro del tramo a trabajar, intervenir las estaciones, túneles y puentes mediante las técnicas de restauración de acuerdo a las cartas internacionales, y además entregándoles un nuevo uso de acuerdo a los requerimientos actuales de las localidades. Por otra parte, se considera la la propuesta de nuevos elementos y la intervención de los espacios adyacentes a las estaciones, como así también de la faja por donde pasaba la línea férrea, de modo de generar un vínculo entre los diversos elementos del ramal Elquino, de forma tal de devolverle la condición se sistema.

Palabras clave: **Patrimonio ferroviario, sistema, reconversión, territorio.**

2.-PRESENTACIÓN

Desde la creación de la república de Chile, no hubo grandes cambios en lo que respecta a la situación económica y social vivida durante la colonia, esto hasta el descubrimiento de yacimientos mineros en el Norte de Chile, lo cual atrajo capitales extranjeros, incidiendo en la vida cotidiana de los chilenos a partir de los avances tecnológicos que se introdujeron en el país. Unos de estos avances fue la construcción del ferrocarril a partir del que conectó Copiapó con Caldera ¹.

En 1862 en la región de Coquimbo, a partir del descubrimiento de las minas de El Brillador² y de la construcción de la fundición Lambert, se instauró el ferrocarril de La Serena-Coquimbo, y su función principal fue la de conectar las minas y fundiciones con el puerto. A partir de las excelentes prestaciones como medio de transporte de carga, y de la conexión con el puerto, la asociación de varios comerciantes del Valle del Elqui permitió conectar al troncal ferroviario, un ramal que conectó los poblados del interior del Elqui con las grandes ciudades de la costa, generándose no solo el transporte de materias primas, sino que también el intercambio de productos, el acceso a las grandes ciudades para las personas de los poblados interiores, como también el acceso de los habitantes de las grandes urbes a las localidades del Valle del Elqui, generándose de esta manera los inicios del turismo en el Elqui.

Imagen 1

Fundición Lambert



Nota. Fundición Lambert en La Serena [imagen], por N. Santis, s.f. - Archivo Nacional
(https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fundición_Lambert.jpg).

Imagen 2

Bahía de Coquimbo



Nota. Bahía de Coquimbo. [Fotografía], s.f. Imágenes de Chile del 1900, recuperado el 20 de noviembre del 2023 de:
<https://chiledel1900.blogspot.com/2013/06/coquimbo.html>

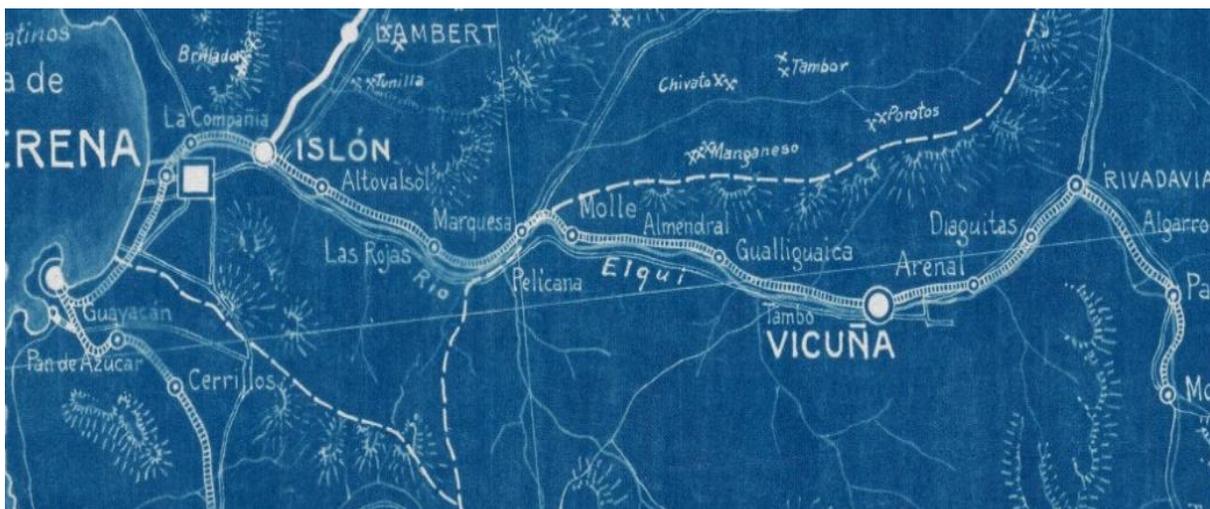
EL FERROCARRIL DEL ELQUI: “En 1882 se constituyó la “Sociedad Anónima Ferrocarril de Elqui”, y al año siguiente se inició la construcción del tren, cuya vía estaba aladaña al cauce del Río Elqui” (Tren Elquino, s.f.) hacia el costado sur de este. En 1886 la vía llegó hasta Rivadavia, y debido a un aluvión en el año 1888, sufrió la destrucción de gran parte de su trayecto, por lo cual se tuvo que reconstruir, pero esta vez hacia el lado Norte del río Elqui, lo cual finalizó en 1904. Entregó servicios hasta el año 1975. Hasta esa época, las personas se transportaban en caballo, mula y en burros o bien en carruajes arrastrados por una o más parejas de caballos.

¹ ESTUDIOS DE LOS FERROCARRILES CHILENOS. Santiago Marín Vicuña, Imprenta Cervantes, 1901, P18.

² Anales del Instituto de Ingenieros, 1892. Pág.141).

Imagen 3

Trazado de Tren Elquino desde Coquimbo a Rivadavia



Nota. Segmento de plano y perfil del trazado Ferrocarril Longitudinal sección sur de 1914, del fondo volumen 2.337 del fondo Ministerio de Obras Públicas, 1914. [Plano], Facebook Archivo Nacional, (<https://web.facebook.com/archivonacionaldechile/photos/>)

CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL RAMAL

El ferrocarril iniciaba su recorrido en el puerto de Coquimbo hacia La Serena, y desde acá hacia el interior del valle por la cuenca del río Elqui, atravesando varios poblados a lo largo del Valle de Elqui durante 90 kms. hasta llegar al pueblo de Rivadavia. Se componía de 14 estaciones, 6 túneles, 14 puentes. Abarcaba un total de 90 kms de largo con un 1% de pendiente, y se presentaban 2 itinerarios de ida y vuelta durante el día.

El tren Elquino se utilizaba como transporte de pasajeros, de carga, encomienda, correo, telégrafo y sus principales usuarios eran los estudiantes, los turistas y también lo utilizaban las personas para llevar sus mercaderías hacia la ciudad.

Tabla 1

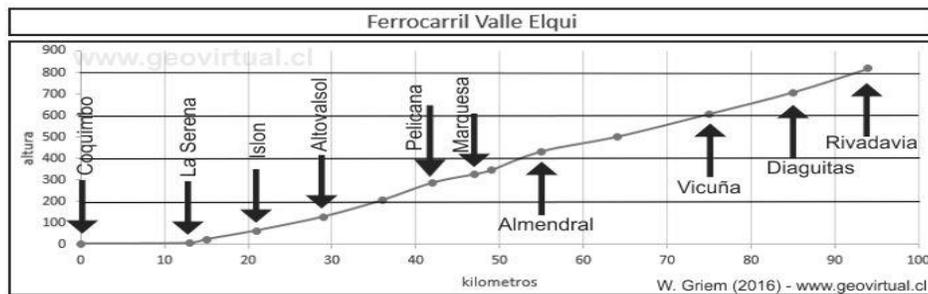
Tabla con las estaciones del tren Elquino

Estación	Ubicación	Altura	Estación	Ubicación	Altura
	km	m		km	m
Islón	0	55	Gualiguaica	43	500
Altovalsol	8	126	Tambo	48	528
Las Rojas	15	208	Vicuña	54	606
Pelicano	21	286	Arenal	59	691
Marqueza	25	325	Diaguitas	63	707
El Molle	28	344	Algarrobal	68	768
Almendral	34	432	Rivadavia	72	818

Nota. Estaciones del ferrocarril del Elqui. [Tabla], W. Griem, 2016, (<https://www.geovirtual2.cl/Ferrocarril-Chile-Coquimbo/Ferrocarril-Chile-La-Serena-Rivadavia-01.htm>)

Imagen 4

Gráfico con la altura y distancia de las estaciones del tren Elquino



Nota. Perfil del ferrocarril del Elqui. [Gráfico], W. Griem, 2016, (<https://www.geovirtual2.cl/Ferrocarril-Chile-Coquimbo/Ferrocarril-Chile-La-Serena-Rivadavia-01.htm>)

La llegada del automóvil a Chile, el accidente del 73 ocurrido en Gualliguica, y la pavimentación de la ruta CH 41, generaron una merma en el uso del tren, lo que significó su cierre permanente y el posterior levantamiento de las líneas férreas, quedando casi huérfanas y aisladas entre sí hasta el día de hoy, las estaciones, túneles y puentes que conformaron el sistema ferroviario.

Actualmente, actividades como el turismo, la astronomía, la práctica de actividades ligadas a la espiritualidad, e incluso la figura de Gabriela Mistral, han permitido concentrar la mayoría de las actividades turísticas en torno a la comuna de Paihuano, especialmente en localidades como Paihuano, Pisco Elqui o Cochiguaz, lo que mermó el crecimiento de localidades como Rivadavia, Marquesa, Pelicana, El Molle o Las Rojas.

Imagen 5

Transporte antiguo en Elqui



Nota. Clásico arreo de mulas en la sierra de la provincia de Coquimbo, [fotografía]. Enciclopedia Chilena <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=documentos/10221.1/51450/7/216947-G.jpg>

Imagen 6

Transporte moderno en Elqui



Nota. Buses Frontera Elqui estacionado en la plaza de armas de Vicuña en la década del 70. [Fotografía] J.C. Carrasco, 2016. https://web.facebook.com/vicunacultura/photos/a.245514829118231/250477781955269/?type=3&_rdc=1&_rdr

Imagen 7

Accidente tren Elquino en 1971



Nota. Accidente ferroviario del Tren Elquino en Gualliguaica ocurrido el 11 de marzo de 1971.
[Fotografía] L. Contreras, 1971. <https://www.elquiglobal.cl/accidente-tren-elquino-1971/>

Actualmente subsisten la mayoría de las estaciones, túneles y puentes del ramal Elquino, siendo a nivel nacional uno de los que ha podido conservarse, valorizándose además porque mantiene una imagen arquitectónica homogénea, respetando formas, espacialidades y materialidades y sistemas constructivos propios de la época y de la zona.

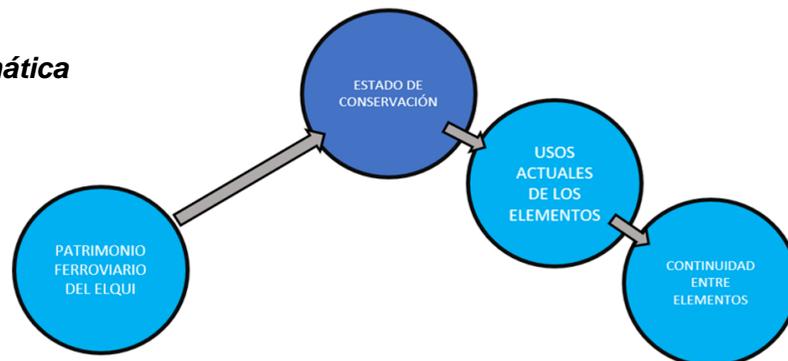
3.- DEFINICIÓN DE LA PROBLEMÁTICA Y SU RELEVANCIA

3.1.- PROBLEMÁTICA

La principal problemática del ex - ramal tiene que ver con su deplorable estado de conservación a partir de lo cual se hace imposible la utilización de estos. Si bien se han realizado reparaciones y restauraciones, esto solo ha ocurrido en 3 estaciones, y en ningún puente ni túnel. Además, la franja por donde pasaba la vía férrea se encuentra en algunos tramos en manos de privados, o bien se encuentran cercadas de manera ilegal por personas que se han tomado como propio parte de la ex faja ferroviaria.

Imagen 8

Esquema sobre la problemática



Nota. El patrimonio ferroviario del Elqui depende del estado de conservación de sus elementos, lo que, sumado a la adecuación de estos a los usos actuales, generarían una continuidad entre vestigios. [Esquema] autoría propia, 2023

Podemos considerar que el estado de conservación es la variable que permite articular la preservación del patrimonio ferroviario del Elqui, o bien, puede conducir a que este desaparezca.

3.2.-RELEVANCIA

La importancia de la problemática que existe hoy en día en extinto sistema ferroviario del Elqui, es que, si no se resuelve a mediano plazo, los elementos seguirán deteriorándose a tal punto de que no será posible una restauración o reparación, con el peligro de que estos se degraden o colapsen por completo, con la consecuencia de la pérdida de este patrimonio tangible, quedando solo en la memoria colectiva de aquellas generaciones que conocieron el sistema ferroviario del Elqui.

De acuerdo a la escala y al aporte que el ramal Elquino entregó como un elemento de crecimiento dentro de la región, este se considera de mucho interés e importancia sobre todo desde el punto de vista histórico/patrimonial, sin embargo actualmente este ramal no reúne las condiciones que debiese tener un área patrimonial de importancia a escala regional, siendo hoy en día una secuencia de vestigios de elementos dispuestos a lo largo de la cara norte de la cuenca del río Elqui, pasando desapercibido y oculto ante los habitantes que no son parte de las comunidades del Elqui, y manteniéndose invisibilizado ante la gran cantidad de turistas que llegan al Valle de Elqui.

A continuación, se identifican las variables que inciden en la problemática del ex sistema ferroviario del Elqui:

3.3.- ESTADO DE CONSERVACIÓN

La principal problemática del ex sistema ferroviario del Elqui, surge a partir del mal estado de conservación que presentan los elementos que aún perduran en el territorio desde su cierre. Este estado de conservación ha empeorado con el paso del tiempo debido a la exposición continua al clima del Elqui (altas temperaturas en verano y bajas en invierno, sumado a la alta cantidad de días soleados en el año que caracteriza a esta zona), a la falta de obras de mantención y de reparación de los elementos que conformaron el ramal ferroviario. Actualmente el ex sistema ferroviario del Elqui, a nivel general presenta un mal estado de conservación evidenciándose, principalmente en los graves daños que poseen estaciones como Algarrobito o Pelicana, edificios que en uno de sus recintos al menos, ha colapsado la estructura de techumbre.

Imagen 9

Principales lesiones de las estaciones del ex sistema ferroviario del Elqui



Nota. Estado de conservación de la ex estación de Altovalsol. [Fotografía] autoría propia, 2022.

Imagen 10

Principales lesiones de las estaciones del ex sistema ferroviario del Elqui



Nota. Estado de conservación de la ex estación de Pelicana. [Fotografía] autoría propia, 2022.

3.4.- SUBUTILIZACIÓN DEL RAMAL

Por otra parte, debido a su estado de abandono y del nulo uso por parte de las comunidades, estos inmuebles y su entorno se han transformado en espacios residuales dentro de las localidades del valle de Elqui.

Si bien, el cierre del servicio del ferrocarril y el posterior retiro de las líneas férreas marcaron el fin del ramal, la subutilización de la franja ha derivado en que el sistema, aún con el resto de los elementos en pie, se haya atomizado, existiendo al día de hoy solo partes que no poseen un vínculo espacial o funcional entre sí.

Esto lo podemos ver en la ex faja ferroviaria y en uno de los puentes, en donde se ha utilizado el espacio para tirar basura y escombros, como así también el paso del tiempo y la falta de

uso y de mantención han permitido el crecimiento excesivo de elementos vegetales como arbustos o malezas.

Imagen 11

Acumulación de basura en el exterior de las estaciones del tren Elquino



Nota. Estado de conservación de la ex estación de Pelicana. [Fotografía]
<https://web.facebook.com/photo.php?fbid=3937111399637160&set=pb.100000150170637.-2207520000&type=3>

Imagen 12

Acumulación de basura en el interior de las estaciones del tren Elquino



Nota. Estado de conservación de la ex estación de Pelicana. [Fotografía]
<https://web.facebook.com/photo.php?fbid=3937111399637160&set=pb.100000150170637.-2207520000&type=3>

3.5.- ATOMIZACIÓN DEL CONJUNTO FERROVIARIO

Al perder continuidad, el ramal como sistema se ha invisibilizado, apareciendo sus elementos como partes aisladas entre sí, estableciéndose como vestigios individuales, perdiendo las cualidades de sistema lineal que atravesaba el Valle, diluyéndose de alguna manera el aporte que el ramal generaba al paisaje cultural de la cuenca del río Elqui. Por otra parte, el cierre del ramal trajo consigo la obsolescencia de algunos poblados, que vieron mermado su crecimiento económico y de infraestructura, pero sobre todo perdieron algunos ritos o acciones que formaban parte de la particularidad y de la cultura de estos.

Imagen 13

Esquema con la situación actual de los vestigios del sistema ferroviario



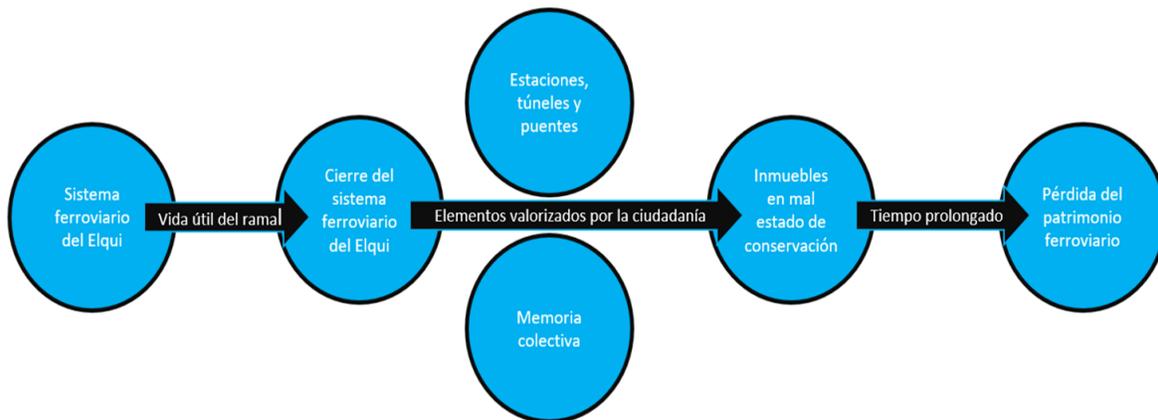
Nota. El patrimonio ferroviario del Elqui depende del estado de conservación de sus elementos, lo que, sumado a la adecuación de estos a los usos actuales, generarían una continuidad entre vestigios. [Esquema] autoría propia, 2023.

En conclusión, el deterioro y estado de abandono que presentan gran parte de las estaciones, pone en riesgo el patrimonio ferroviario del Elqui, ya que lo tangible se constituye como un soporte del patrimonio intangible, en el cual identificamos las actividades ligadas al uso del tren. Estas actividades evocan un pasado de auge para las localidades, generándose un sentido de pertenencia. Sin el soporte físico este testimonio sobrevivirá en la memoria colectiva de quienes vivieron esa época, y desaparecerá cuando aquella generación deje de existir.

Las principales amenazas del ramal, corresponden al avanzado estado de deterioro, la nula visibilización y difusión del conjunto ferroviario del Elqui, generando un alto riesgo de la pérdida de la memoria colectiva del tren Elquino.

Imagen 14

Gráfico con las etapas del sistema producto del deterioro altura



Nota. Etapas del patrimonio ferroviario del Elqui producto del deterioro que hoy en día presenta, lo que a mediano plazo puede generar la pérdida de este importante patrimonio. [Esquema] autoría propia, 2023.

4.- DEFINICIÓN DEL ALCANCE Y ÁMBITO DE ESTUDIO O ESCALA DE INTERVENCIÓN

4.1.-ALCANCE

El alcance del proyecto tiene una connotación territorial, pues lo que se busca intervenir es el conjunto de elementos tangibles que conformaron el ramal ferroviario y que subsisten hasta el día de hoy, tales como inmuebles (estaciones, bodegas, casa de máquinas), puentes, túneles, espacios de acopio de materiales y la faja en donde se ubicaba la línea férrea.

La escala a abarcar es la intercomunal, ya que el sistema ferroviario del Elqui comenzaba en la comuna de La Serena y su última estación en una de las localidades pertenecientes a la comuna de Vicuña.

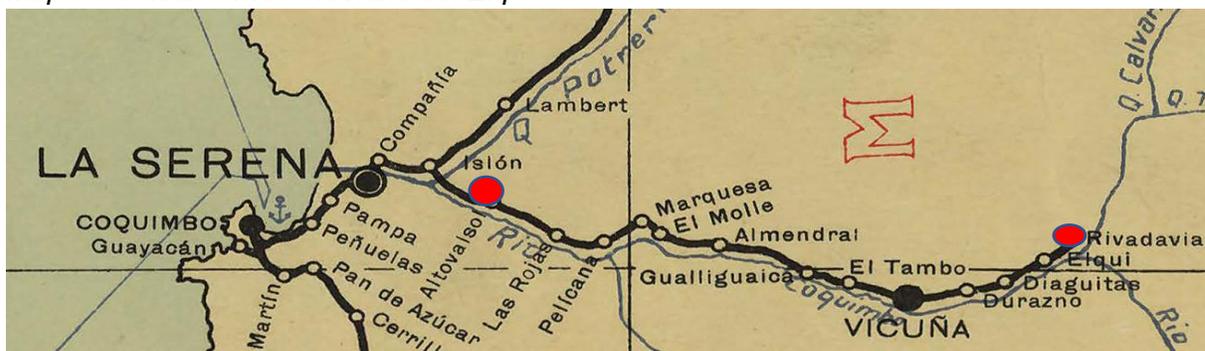
4.2.-LIMITES DEL PROYECTO

Históricamente, se le denominó ramal Elquino al ferrocarril que iniciaba su recorrido en Coquimbo, pasando por La Serena, desde donde subía hacia el valle de Elqui.

Para el presente desarrollo de la tesis, se propone abarcar desde el poniente, la primera estación existente actualmente en la cuenca del Río Elqui, (Altovalsol) hasta llegar hacia el oriente a la última estación que existe actualmente (Rivadavia).

Imagen 15

Mapa del ex sistema ferroviario del Elqui



Nota. Mapa del sistema ferroviario del Elqui, indicándose con puntos rojos los límites de inicio (Altovalsol) y de término (Rivadavia) de la zona a abarcar en el presente estudio. [Mapa] Extraído a partir del Mapa ferroviario-taller de fotolitografía del servicio de mensuras, Santiago 1929).

El ancho de la intervención será variable de acuerdo a las localidades y quebradas adyacentes a la faja por donde pasaba al ferrocarril en los tiempos en que estuvo en funcionamiento.

Con esto se genera un espacio que separa el ámbito más urbano, del resto de las localidades del ramal, las cuales poseen un carácter más rural. Por lo demás el presente proyecto no busca abordar temas de conectividad o movilidad urbana, si no que busca, además del objetivo general, dar espacios a actividades que hoy en día están obsoletas o carecen de espacios

para desarrollarse dentro de la ciudad. Una de las razones, además es potenciar la estación de Altovalsol como el punto de inicio del ramal.

No se considerará en el presente estudio a la estación de Coquimbo, La Serena y la vía ferroviaria porque posee una connotación, escala, usos y estado de conservación diferente que a las estaciones ubicadas en las localidades rurales del Elqui. Tampoco se considerarán las estaciones de Las Compañías y de la localidad de Islón porque actualmente no existen y además porque con el actual crecimiento de la conurbación La Serena-Coquimbo, estas ya se encuentran insertas dentro de la misma ciudad.

4.3.- ÁMBITO DEL PROYECTO

El ámbito del proyecto corresponde al de una planificación territorial patrimonial en la zona rural del Elqui, ya que se busca una intervención a lo largo del ex sistema ferroviario mas que una intervención puntual sobre un inmueble o infraestructura de este.

Más que desarrollar un proyecto de intervención, se busca mediante el presente estudio generar un plan general en donde se indiquen lineamientos de intervención y se propongan nuevos usos para los elementos que componen los vestigios del sistema ferroviario.

El estudio se abordará desde varias dimensiones, debido a su tamaño, historia y relación con el entorno paisajístico y cultural de la cuenca del rio Elqui. Se hace bastante incompleto el analizarlo desde un solo ámbito ya que el ramal Elquino comprende varias capas o layers que lo conforman y que le dan el sustento patrimonial.

Las dimensiones que considerarán en el presente estudio corresponden a:

Histórica: Este ámbito nos aportará desde las razones de la creación del ramal, el uso que tuvo y los motivos por los cuales lo cerraron. Además, nos situará en una línea de tiempo gracias a la cual podemos relacionar materiales, sistemas constructivos, y usos de las estaciones de acuerdo a la época en que se ejecutaron las obras.

Social: esto nos aportará los datos necesarios para saber la valoración que le entregan las comunidades al ramal, y además para saber cuáles son los requerimientos o necesidades de las localidades en cuanto a infraestructura se refiere.

Arquitectónica: Tiene que ver con el levantamiento crítico y las técnicas de restauración y reparación a proponer a partir de los materiales y elementos constructivos empleados en la construcción de los elementos que hoy quedan a modo de vestigios.

Geográfica: Nos permitirá reconocer parte del contexto con el cual se debe trabajar en la propuesta de proyecto

Paisajista: De acuerdo al paisaje construido y al paisaje natural que presenta este sector del Valle de Elqui

Cultural: Respecto a las actividades ligadas originalmente al ramal y las que pueden surgir a partir de un proyecto de intervención

Turística: Asociado a una de las industrias verde que posee actualmente el Valle.

5.- PLANTEO DE OBJETIVOS

Objetivo general:

Definir un proyecto de intervención arquitectónica para la rehabilitación del ex sistema ferroviario del Elqui, que esté enfocado en la conexión y vinculación de sus elementos a partir de proponer nuevos usos, con el fin de recuperar su valor histórico y patrimonial.

Objetivos específicos:

- 1.-Identificar los elementos que conformaron el ex sistema ferroviario del Elqui
- 2.-Analizar y evaluar el estado de conservación de los elementos del sistema
- 3.-Confeccionar una propuesta general para la restauración de los elementos que componen el ramal
- 4.- Determinar nuevos usos de las estaciones, túneles y puentes del sistema
- 5.-Diseñar nuevos elementos que establezcan un vínculo entre los elementos del ramal y que se integren con el entorno

Identificación y análisis de los elementos del ramal: Se debe identificar y analizar los diferentes elementos que componen el ramal Elquino, tales como las estaciones, los puentes, las vías, entre otros, para poder establecer las conexiones y vinculaciones necesarias.

Restauración y rehabilitación de los elementos: Se debe restaurar y rehabilitar los elementos del ramal Elquino, con el fin de recuperar su valor histórico y patrimonial y asegurar su conservación a largo plazo.

Diseño de nuevos elementos: Se debe diseñar nuevos elementos que permitan establecer conexiones y vinculaciones entre los diferentes elementos del ramal, respetando su valor histórico y patrimonial y adaptándolos a nuevos usos y necesidades.

Integración con el entorno: Se debe integrar los elementos rehabilitados y diseñados con el entorno natural y urbano de la zona, con el fin de crear una conexión armoniosa entre el ramal y su contexto.

6.- METODOLOGÍA (INVESTIGACIÓN ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN)

Como lo que se busca en el presente estudio es relevar el conjunto, la metodología debe tener un enfoque territorial, en donde se pueda comprender el sistema ferroviario como un todo inmerso en un contexto geográfico y social desde el punto de vista patrimonial.

Por lo tanto, la metodología nos deberá permitir generar un plan de intervención, casi como un símil de un plan maestro, pero con un sentido patrimonial más que meramente urbanístico, y con la capacidad de definir lineamientos o estrategias de intervención más que proyectar las intervenciones.

Imagen 16

Esquema general de la metodología a emplear



Nota. El plan de intervención debe considerarse como una resignificación territorial, adecuando los vestigios del ex sistema ferroviario a los usos y requerimientos actuales, dando de esta manera cabida al componente patrimonial. [Esquema] autoría propia, 2023.

Identificación y relevamiento de los elementos en el sistema

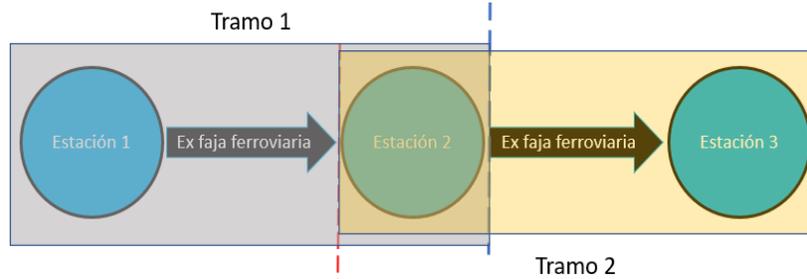
En primer lugar, se identificarán los elementos existentes en el territorio a modo de vestigios del extinto sistema ferroviario del Elqui, para lo cual se utilizarán imágenes satelitales que permitan tener una visión completa del contexto en donde se emplaza el sistema.

Establecer tramos para estudiar al detalle sus elementos

Se dividirá el sistema en tramos en los cuales se incluyan todos los elementos que se ubiquen dentro de este. Inicialmente los tramos se generarán entre estaciones, de manera que estas sean el vínculo entre tramos.

Imagen 17

Gráfico con la propuesta de tramos



Nota. Cada tramo se conformará por dos estaciones más la ex faja ferroviaria existente entre estas. [Esquema] autoría propia, 2023.

Generar una tabla comparativa entre los tramos /elementos

Es importante tener una tabla en donde, por un lado, se individualiza cada uno de los elementos que conformaban el sistema, y por otro se evalúan aspectos importantes de estos, los cuales deben ser medibles y sobre todo equitativos entre sí.

Tabla 2

Esquema inicial de encabezado de tabla comparativa

PROPIEDAD	ESTADO DE CONSERVACIÓN	ACCIONES PROBABLES DE INTERVENCIÓN	USO ACTUAL	USO PROPUESTO
Pública	malo	reparación	bodega	centro de visitantes
Privada	bueno	reconstrucción	abandonada	Museo ferroviario

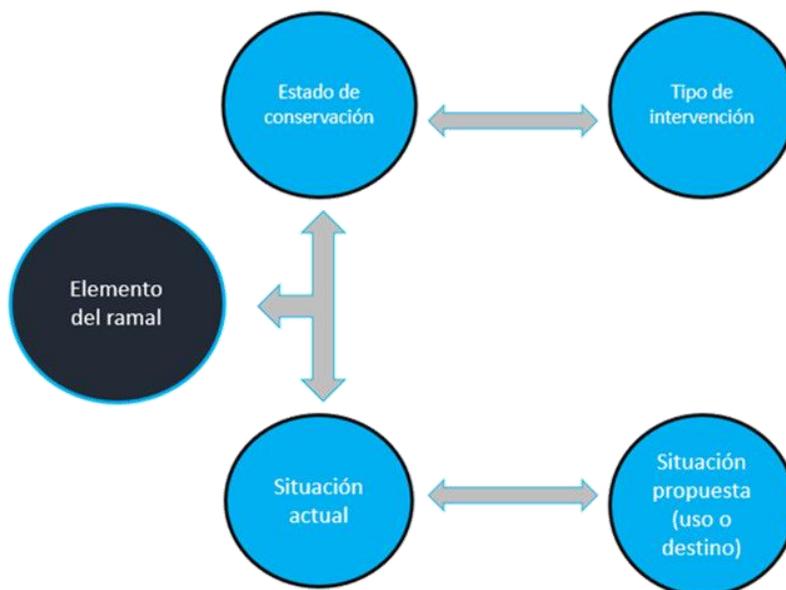
Nota. Los datos principales que se requieren para poder realizar una comparación entre las estaciones del patrimonio ferroviario del Elqui corresponden a los indicados en la presente tabla. [Esquema] autoría propia, 2023.

Análisis del estado de conservación e intervenciones a proponer

Es importante comprender de manera general el estado actual de los elementos del ex ramal, de manera que sea posible tener claridad sobre las acciones de intervención en el patrimonio arquitectónico que se requieren para cada caso, tales como reparación, reconstrucción, restauración entre otros.

Imagen 18

Gráfico con las variables a considerar para una propuesta de intervención



Nota. Para cada elemento del ex sistema ferroviario del Elqui se debe considerar evaluar su estado de conservación y la situación de este desde el punto de vista de su uso actual. [Esquema] autoría propia, 2023.

Propuesta de usos

Estos nuevos usos deberán estar en concordancia con el contexto del ramal, es decir, deberán ser usos compatibles con las diversas localidades del Elqui, priorizando aquellas actividades que se desarrollan actualmente pero que carecen de un espacio o de visibilización hacia las personas que llegan en calidad de turistas.

7.- Tipo de intervención (proyecto, plan, programa, manual u otro)

Debido a que el sistema ferroviario del Elqui tiene una extensión considerable (90 kms) y que dentro de la problemática tenemos la atomización de este, presentándose actualmente sus elementos desvinculados entre sí, la propuesta de intervención apunta a trabajar en el conjunto de elementos que componen el ramal, para lo cual se propone trabajar con un plan de intervención a escala territorial en la cual se busca devolverle la condición de sistema al ramal, sin la necesidad de recurrir al uso original del sistema, si no que proponiendo nuevos usos acordes a los requerimientos actuales de las localidades del río Elqui y de la conurbación La Serena-Coquimbo.

Plan de intervención

Este plan de intervención servirá para delinear a nivel macro la estrategia para abordar la manera en la cual se deben intervenir los vestigios del ferrocarril del Elqui. Esta considera los lineamientos de intervención que se deben considerar para cada elemento en un proyecto de intervención a futuro, los nuevos elementos a integrar al sistema y la propuesta de nuevos usos que se le puede entregar a estos elementos de acuerdo al lugar en que se emplacen.

Imagen 19

Gráfico con la propuesta general del plan de intervención



Nota. El plan de intervención deberá considerar una escala territorial más que por unidad, por lo cual se debe considerar como esencial la generación de lineamientos de intervención, nuevos elementos para integrar el sistema y una nueva propuesta de usos de los vestigios del ex ramal. [Esquema] autoría propia, 2023.

Mapas con los lineamientos de intervención

En primer lugar, se trabajará con mapas a partir de imágenes satelitales de la cuenca del río Elqui, sobre los cuales se trazarán los recorridos a proponer, y se identificarán los vestigios del sistema ferroviario, como así también los nuevos elementos a considerar.

Recorrido propuesto

Se graficará el recorrido propuesto siguiendo la ex faja ferroviaria, el cual será lo más fiel al recorrido que utilizó el ferrocarril cuando estaba en funcionamiento. Por la escala a representar se propone realizar el mapa por tramos entre estaciones, y tomar como base una imagen satelital que permita apreciar de mejor manera el contexto en el cual se ubica el recorrido.

Vestigios del ex sistema ferroviario y nuevos elementos a integrar

Se graficará en el mapa a los vestigios que se ubiquen dentro del tramo, de manera de identificarlos, entender su ubicación, contexto y su relación con el sistema y su entorno. Además, se graficarán los nuevos elementos que se ubiquen dentro del entorno inmediato del sistema, los cuales serán complementarios a los vestigios, como una manera de ir generando relaciones entre los elementos del sistema ferroviarios y los elementos contemporáneos ya que esto permitirá la vinculación con el territorio y usos actuales.

Evaluación y propuesta de cada uno de los vestigios del sistema ferroviario

Se realizará el análisis de cada uno de los elementos tales como estaciones, túneles y puentes, en los cuales se considerarán aspectos como la situación actual del vestigio (propiedad, usos, etc) y su estado de conservación (a nivel general, a modo de una primera mirada).

Propuesta de nuevos usos y de acciones de intervención

La propuesta de nuevos usos se complementará con imágenes objetivos que permitan proyectar la ideal general sin la necesidad aún de generar un proyecto de arquitectura. Estas imágenes objetivo. Estos nuevos usos deberán ser compatibles con los vestigios, como así también con el modo de habitar de cada localidad.

Tabla de evaluación

Se generarán 2 tablas de evaluación, la primera corresponderá a la evaluación de la faja ferroviaria, para lo cual se dividirá en tramos y se evaluarán los aspectos que aparecen en la siguiente figura:

Tabla 3

Tabla con los parámetros a evaluar de la ex faja ferroviaria

N° DE TRAMO	ESTACIÓN INICIAL	ESTACIÓN DE TERMINO	EX FAJA FERROVIARIA						
			PROPIEDAD ACTUAL	MATERIALIDAD	ESTADO DE CONSERVACIÓN	USO ACTUAL	VESTIGIOS DEL SISTEMA	LONGITUD	% PENDIENTE
1	ALTOVALSOL	LAS ROJAS	PÚBLICO	RIPIO	REGULAR	CAMINO PÚBLICO	NO	5 KMS	2%

Nota. Los parámetros a considerar son aquellos que tienen una relevancia tal, que a partir de la evaluación de estos podamos obtener información para generar una propuesta de intervención inicial. [Tabla] autoría propia, 2023.

La segunda corresponderá a la evaluación que se hará de cada una de las estaciones, ya que se consideran elementos estructurantes del sistema, por lo cual se debe considerar una evaluación de los puntos más importantes de estas, a saber:

Tabla 4

Tabla con parámetros a evaluar de las estaciones del tren Elquino

N°	ESTACIÓN	PROPIETARIO	PROTECCIÓN OFICIAL	ESTACIÓN ORIGINAL	CASA JEFE DE ESTACIÓN	CASA GUARDAVÍA	BODEGA	TORRE DE AGUA	USO ORIGINAL	USO POST CIERRE	USO ACTUAL	ESTADO ACTUAL
1	ALTOVALSOL	Particular	ICH	SI	NO	SI	NO	NO	ESTACIÓN	ESCUELA	BODEGA	ALTO DETERIORO

Nota. Los parámetros a considerar son aquellos que tienen una relevancia tal, que a partir de la evaluación de estos podamos obtener información para generar una propuesta de intervención inicial. [Tabla] autoría propia, 2023.

8.- Marco Teórico en intervención del patrimonio

El presente capítulo se exponen los conceptos que se consideraron para generar el marco teórico del estudio referente al patrimonio ferroviario, los cuales se analizarán con el fin de sentar las bases para la propuesta de intervención sobre los vestigios el ramal del Elqui.

8.1.-Patrimonio industrial

Definición:

Los vestigios del ferrocarril Elquino que subsisten al día de hoy, podemos considerarlos parte del patrimonio industrial de la región, ya que de acuerdo a la definición de patrimonio industrial según la carta de Nizhny Tagil (2003), estos revisten un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico y consisten principalmente en edificios y parte de la infraestructura que fue utilizada por el sistema ferroviario del Elqui. Según los principios de Dublín (2001|), además de las construcciones, el patrimonio industrial se compone de los territorios, paisaje y documentos asociados, los cuales proporcionan evidencias de los procesos acontecidos con respecto a la producción, extracción de materiales y las infraestructuras de transporte asociadas.

Además en esta misma carta se indica que se reconoce una profunda relación entre los entornos cultural y natural, debido a que los procedimientos industriales dependen de las fuentes naturales de materias primas y de las redes de energía y de transporte para producir y distribuir productos a mercados más amplios, en ese sentido el ferrocarril elquino de manera original trabajó a vapor, a partir del agua subsuperficial que existía en cada estación, y dentro de los tipos de carga estaba el de mineral extraído de la quebrada de Marquesa, y materias primas tanto animal como vegetal.

Por último, es necesario indicar que este tipo de patrimonio incluye bienes intangibles, tales como los conocimientos técnicos, y los legados sociales y culturales que han modelado la vida de las comunidades. En este sentido podemos destacar el legado social que dejó el ramal en las localidades del Elqui a partir de la conexión y apertura con las ciudades de la costa, permitiendo el acceso al comercio, educación y turismo, este último el más importante legado que rige hasta el día de hoy.

Valorización:

La importancia del patrimonio industrial, actualmente radica en el valor que este posee a partir de sus vestigios, ya que como indica Tagil (2003)

“es la evidencia de actividades que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas”. Podemos indicar que tales consecuencias, en el Valle de Elqui radican en su notable crecimiento social, económico y a nivel de infraestructura que tuvo a comienzos de 1900, y cuyo legado se procura al día de hoy mediante las estaciones, túneles y puentes en notable abandono, pero sobre todo en el recurso turístico que posee el Valle, a partir de la llegada del tren hasta Rivadavia.

Por otra parte, es destacable el **valor tecnológico**, desde el punto de vista de lo tangible, a partir de la ingeniería, sistemas constructivos y materiales empleados en la infraestructura del ramal.

Ingeniería:

Desafío de la altura y geografía: El territorio se presenta como una cuenca hidrográfica rodeada de montañas, el cual va ascendiendo desde el mar a la cordillera, atravesando quebradas y sinuosas curvas. El diseño

Instalación del telégrafo:

Sistemas constructivos:

Dadas las condiciones de materiales y herramientas disponibles a principios de 1900, se puede considerar como un gran avance los sistemas constructivos e ingeniería empleados en los elementos que componen el ramal y los elementos de soporte del servicio ferroviario, principalmente la dotación de agua para los tender de las locomotoras a vapor, los cuales se emplazaban en la totalidad de estaciones del ramal.

Diseño: Tanto por al diseño y planificación territorial que significó diagramar el sistema en el territorio, como por las características particulares que poseen los inmuebles que componen el ramal, los cuales presentan una arquitectura de diseño homogéneo, es decir se mantienen con una arquitectura propia del lugar y la época en que fueron construidas.

Valor social, desde el punto de vista de lo intangible, el ferrocarril del Elqui posee una alta valoración en las localidades a partir del recuerdo que este les evoca, por lo cual vive fuertemente arraigado en la memoria colectiva del Elqui.

El valor social, entonces toma un importante rol, ya que el ramal se presenta como “parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad” (Tagil N. 2003).

8.2.- Patrimonio ferroviario

Podemos indicar que el patrimonio ferroviario es todo aquello relacionado con el sistema, tanto tangible como intangible, y que abarca desde las infraestructuras, vías, ferrocarriles y los oficios relacionados con este. En el caso del ferrocarril del elqui, al día de hoy solamente subsisten los elementos de infraestructura, los cuales aparecen como un elemento importante y reconocible dentro del paisaje del Valle del Elqui como signos impresos en el territorio, dejando huellas no solo en lo tangible si no que sobre todo en la memoria colectiva de las personas y comunidades por donde se trasladaba el ferrocarril.

El ramal elquino se relaciona de manera estrecha con el territorio en el que se inserta, a partir principalmente de la infraestructura existente (Jellicoe, 1969; Carpenter, 1994), integrándose sin que ningún aspecto pierda su identidad (Guaralda, 2006).

Tal como indica Marc Augé (2006), las infraestructuras abandonadas se convierten en no-lugares, perdiendo el reconocimiento como testimonio del pasado, por lo cual el riesgo de pérdida de este patrimonio es el hito principal sobre el cual se debe fundamentar la necesidad de intervenir y conservar los vestigios del ferrocarril del Elqui de forma tal que permanezcan en el espacio y tiempo, siendo un recordatorio para las nuevas generaciones del auge y vida del patrimonio ferroviario de la provincia.

8.3.- Sobre el concepto de sistema

Sistema ferroviario

Según la RAE, un sistema ferroviario es un “conjunto formado por la infraestructura ferroviaria y el material rodante que circula sobre la misma”. Por otra parte, según Rosnay, podemos definir a un sistema como “un conjunto de elementos en interacción dinámica organizados en función de un fin. Un sistema se debe considerar abierto, ya que normalmente están en relación con el exterior.

Un sistema (del latín *systema*, y este del griego σύστημα *sýstēma* 'reunión, conjunto, agregado') es "un objeto complejo cuyas partes o componentes se relacionan con al menos alguno de los demás componentes"; ya sea conceptual o material. Todos los sistemas tienen composición, estructura y entorno, pero solo los sistemas materiales tienen mecanismos (o procesos), y solo algunos sistemas materiales tienen figura (forma).

A partir de esto podemos indicar que actualmente el ramal elquino no es un sistema propiamente tal, sino más bien un grupo de elementos dispersos por el territorio, de los cuales la mayoría se ha mimetizado a tal punto que pasa desapercibido dentro de la cuenta del río Elqui, por lo cual las condicionantes de la propuesta de proyecto deben propiciar la vinculación de estos elementos para que de esta forma puedan considerarse parte de un sistema antes que un elemento mimetizado y oculto en el paisaje natural de la cuenca del río Elqui.

8.4.- Paisaje cultural/ferroviario

Paisaje cultural

El paisaje cultural, considerado en sus componentes y dinámicas naturales y socioculturales, ha sido incluso reconocido por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad (UNESCO, 2008). El paisaje cultural se convierte así, en su significado polisémico, en “una percepción cultural del espacio, socialmente condicionada” (Tosco, 2007, p. 118).

Según la UNESCO, la definición corresponde a: "lugares que combinan el trabajo de la naturaleza y el ser humano, y que son ilustrativos de la evolución de la sociedad humana y del uso del espacio a lo largo del tiempo, bajo la influencia de limitaciones físicas y/o oportunidades presentadas por el medio natural y de sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales".

8.5.- la adaptabilidad en edificios patrimoniales

La adaptabilidad en edificios patrimoniales

La preservación de la integridad funcional, aparece como uno de los conceptos de los cuales puede depender la conservación del patrimonio industrial (Tagil N. 2003) por lo cual en primer lugar se debe revisar de manera acabada el estudio de usos del patrimonio a intervenir, y evaluar la factibilidad de mantenerlos al día de hoy, y en caso contrario, los nuevos usos deben ser compatibles, respetando el material significativo y manteniendo patrones originales de circulación y actividad (Tagil N.2003).

Otros de los conceptos a considerar, es la adaptación armónica y la reutilización de un inmueble, mediante usos compatibles, lo cual permite la supervivencia de estos edificios de manera adecuada y a la vez rentable económicamente, ya que por lo general estos edificios se ubican en lugares actualmente con alta plusvalía, además en su proceso de adaptabilidad e intervención se reutilizan elementos existentes, lo cual conlleva a que se le entregue un valor agregado al edificio intervenido.

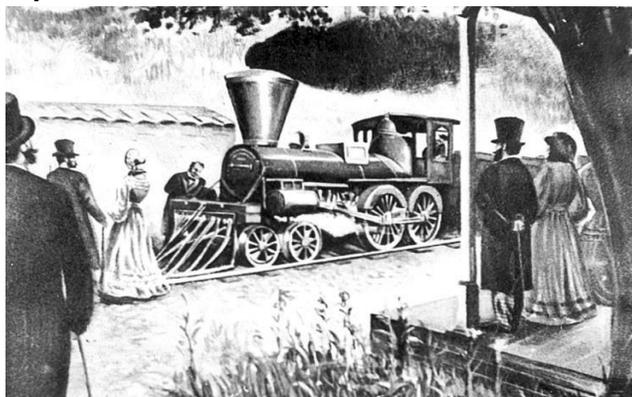
9.- Marco Histórico

A nivel nacional

A partir del descubrimiento del mineral de plata de Chañarcillo en 1832, se produjo una gran concentración en la zona de movimientos de materiales, víveres y de personas en búsqueda de la extracción del mineral. Esto determinó la creación del primer tren en Chile y de Sudamérica, el cual se inauguró en 1851 con el trayecto Copiapó – Caldera.

Imagen 20

Ilustración del primer viaje en ferrocarril en Chile



Nota. Ilustración de la locomotora "La Copiapó" en la inauguración del primer viaje que realizó de Copiapó a Caldera. [ilustración], s.f. Memoriachilena.cl

A partir de descubrimientos mineros como agua amarga, Tamaya, Arqueros, Chañarcillo,¹ el país comenzó a crecer, trayendo consigo adelantos como la industrialización para la producción de minerales y su transporte desde las minas hasta los puertos en donde se exportaba al extranjero. En primera instancia, el tren se instauró en la zona Norte a partir de recursos privados, y con un fin principal vinculado a la producción mediante el transporte de carga. Posteriormente, y principalmente gracias a la recaudación de impuestos a las mineras, el estado constituyó la empresa de ferrocarriles (una de las primeras empresas estatales) y construyó infraestructura ferroviaria de Santiago hacia el sur, logrando conectar mediante una vía troncal, Santiago con Chillán, e incluso en su momento de auge, hasta Chiloé, incluyendo ramales transversales que comunicaban con los poblados menos habitados del país.

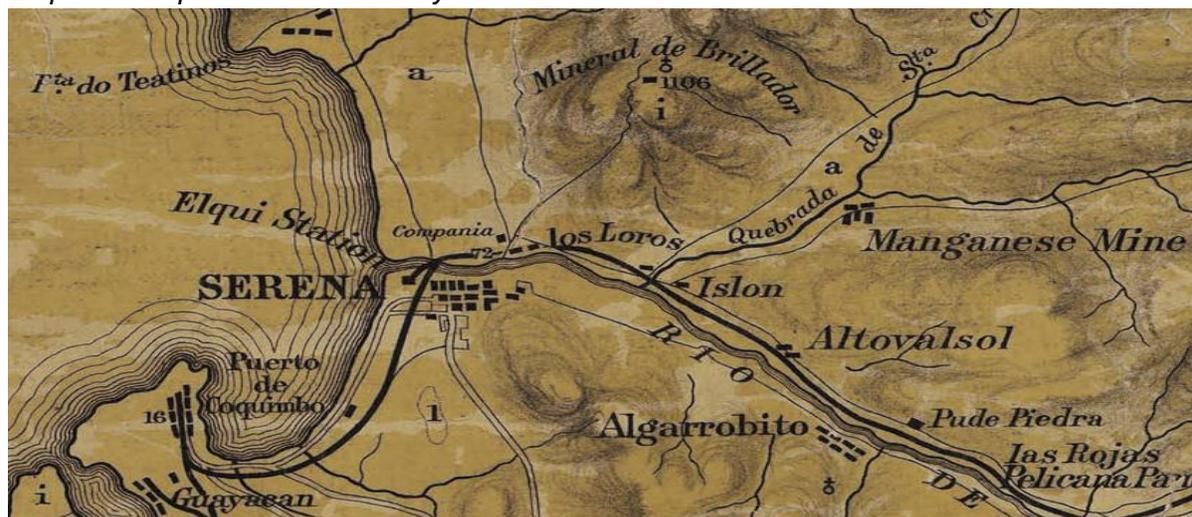
A NIVEL REGIONAL

1862 – Creación del ferrocarril Coquimbo – La Serena

El ferrocarril Coquimbo – La Serena, nace en 1862 por la necesidad de transportar minerales desde la mina El Brillador, como así también desde la Fundición Lambert hasta el Puerto de Coquimbo. Gracias a esto se visualizó el potencial que éste tenía para el transporte de mercancías, minerales y pasajeros, por ello se quiso replicar esta práctica ferroviaria en el Valle del Elqui, sector que se constituía como un núcleo agro-ganadero de la Región.

Imagen 21

Mapa de la época de La Serena y sus alrededores



Nota. Ubicación de la mina el Brillador. Adaptado de Map shewing the Country traversed by the Coquimbo Railway an by the Tongoy Railway with proposed extensions. [material cartográfico]: Mapoteca. 1888. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/w3-article-320654.html>. Accedido en 7/11/2023.

¹ ESTUDIOS DE LOS FERROCARRILES CHILENOS. Santiago Marín Vicuña, Imprenta Cervantes, 1901, P18.

Según Ross (1894), la provincia de Coquimbo sufre permanentemente a causa de la escasez de vías de comunicación y al estado de ruina en que se encuentran algunos de los ferrocarriles de la provincia. De igual manera, el autor indica que se requiere de fletes baratos para desarrollar nuevas industrias y la minería. Debido a esto, se requiere con urgencia solucionar esta problemática en la provincia, para que no siga empobreciéndose, porque sus industrias languidecen o siguen paralizadas.

Desde esta época se vislumbra que una buena comunicación entre localidades a partir del ferrocarril, permitirá obtener grandes ventajas comerciales, industriales, administrativas, judiciales y eclesiásticas, ya que no solamente se comunicarán los centros más poblados, sino que también los más productivos, facilitando del desarrollo de la industria y el comercio.

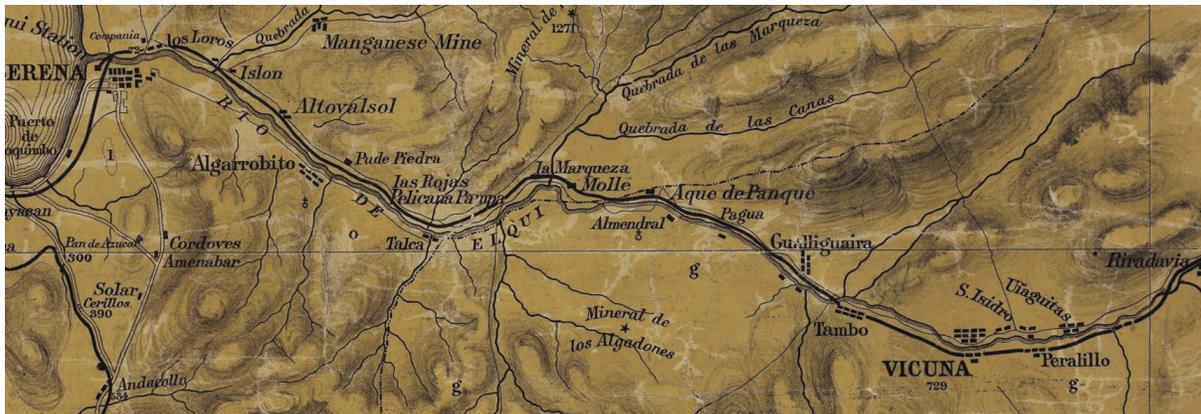
EL FERROCARRIL DEL ELQUI

1882 - Creación e inicios

En 1882 se constituyó la “Sociedad Anónima Ferrocarril de Elqui”, y al año siguiente se inició la construcción del tren, cuya vía estaba aledaña al cauce del Río Elqui, hacia el costado sur de este. En 1886 la vía llegó hasta Rivadavia, y debido a un aluvión en el año 1888, sufrió la destrucción de gran parte de su trayecto, por lo cual se tuvo que reconstruir, pero esta vez hacia el lado Norte del río Elqui, lo cual finalizó en 1904. Entregó servicios hasta el año 1975. Hasta esa época, las personas se transportaban en caballo, mula y en burros o bien en carruajes arrastrados por una o más parejas de caballos.

Imagen 22

Mapa con el recorrido inicial del tren Elquino



Nota. Primer trazado del tren Elquino. Adaptado de Map showing the Country traversed by the Coquimbo Railway and by the Tongoy Railway with proposed extensions. [material cartográfico]: Mapoteca. 1888. Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/w3-article-320654.html>. Accedido en 7/11/2023.

Imagen 23

Imágenes de transportes en el Valle de Elqui a principios de 1900



Nota. Medio de transporte utilizados en el Valle de Elqui a principios de 1900. [Fotografía] L. González R., s.f. obtenido de https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/articulos-4074_archivo_01.pdf. Accedido en 20/12/2023.

Desarrollo

La llegada del Tren a las localidades del Valle de Elqui, modificó la fisonomía de éstos. Creó polos de desarrollo económico regional como zonas de cultivo agrícola, talleres y comercios, y de forma inversa, trasladó elementos propios de la vida urbana al ámbito rural. Gracias a esto, las localidades tuvieron conectividad y pudieron acceder por ejemplo a las comunicaciones mediante el telégrafo, al envío y recepción de encomiendas, al acceso a diarios y revistas, las películas para el cine, las mercaderías para los negocios, la maquinaria agrícola. El Tren se transformó en parte esencial de la conectividad del territorio, eficaz promotor de economías regionales y herramienta de renovación urbana.

1882 – Entrega de concesión

El 31 de agosto de 1882 se promulgó la ley que concede a la Sociedad Anónima Ferrocarril del Elqui, “privilegio para construir y explotar un Ferrocarril á vapor entre la ciudad de la Serena y LA SUBDELEGACIÓN DE Rivadavia en el Departamento de Elqui.” (Reorganización de FFCC de la Región de Coquimbo – Ross 1894).

1884 – Se inaugura la primera sección del ramal

La primera sección se inaugura el 4 de agosto de 1884, y comprendía el tramo entre La Serena y Marquesa.²

² Guillemard, A. F. (1894). *Reorganización de los ferrocarriles de la provincia de Coquimbo*. Valparaíso: Imprenta del universo de Guillermo Helfmann.

Tabla 5

Tabla con la ejecución de la primera etapa del sistema ferroviario del Elqui

NOMBRE	USO	KM	Notas
Altovalsol	estación	16,1	
Punta de piedra	paradero	17,8	
Las Rojas	estación	23,8	
Pelicana	estación	29,1	Anteriormente conocida como «La Pampa».
Marquesa	estación	33,3	

NOMBRE	LONGITUD	AÑO
Puente Marquesa	96	1884

Nota. Estaciones y puente construidos en la primera etapa del sistema ferroviario del Elqui. [Tabla] autoría propia, 2023

Imagen 24

Estación de vicuña en la primera etapa del sistema ferroviario del Elqui



Nota. Estación de vicuña en el Valle de Elqui a principios de 1900. [Fotografía] L. González R., s.f. obtenido de https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/articles-4074_archivo_01.pdf. Accedido en 20/12/2023.

1885 – Se inaugura la segunda sección del ramal

La segunda sección se inaugura en 1885, y comprendía el tramo entre Marquesa y Vicuña.³

³ Guillemard, A. F. (1894). *Reorganización de los ferrocarriles de la provincia de Coquimbo*. Valparaíso: Imprenta del universo de Guillermo Helfmann.

Tabla 6

Tabla con la ejecución de la segunda etapa del sistema ferroviario del Elqui

NOMBRE	USO	KM	Notas
El Molle	estación	35,1	
Almendral	estación	42	Anteriormente conocida como «Agua de Pangué».
Gualliguaica	estación	49,8	
El Tambo	estación	55,6	
Vicuña	estación	60,4	

NOMBRE	LONGITUD	AÑO
Puente Yungay	75	1885

Nota. Estaciones y puente construidos en la segunda etapa del sistema ferroviario del Elqui. [Tabla] autoría propia, 2023

1886 – Se inaugura la tercera sección del ramal

La tercera y última sección se inaugura el 12 de abril de 1886, y comprendía el tramo entre Vicuña y Rivadavia.⁴

Tabla 7

Tabla con la ejecución de la tercera etapa del sistema ferroviario del Elqui

NOMBRE	USO	KM	Notas
San Isidro	paradero	67	
Durazno	estación	70,1	Anteriormente conocida como «Arenal».
Diaguítas	estación	71,8	
Elqui	estación	76,6	Anteriormente conocida como «Algarrobal».
Rivadavia	estación	80,1	

NOMBRE	LONGITUD	AÑO
Puente Leiva	30	1886
Puente Noruega	24,47	1886

Nota. Estaciones y puente construidos en la tercera etapa del sistema ferroviario del Elqui. [Tabla] autoría propia, 2023

No se encontraron registro de construcciones de túneles en esta etapa.

Datos y características del ramal entre 1885 y 1888

En 1885, luego del término de la 1° etapa del ramal, un total de 26.591 pasajeros utilizaron el ferrocarril del Elqui, pero la empresa finalizó el año con pérdidas.

En 1886 en cambio, y gracias a los 48.000 pasajeros que transportó, mas la cantidad de carga que movió, la empresa terminó el año con cifras azules.

⁴ Guillemard, A. F. (1894). *Reorganización de los ferrocarriles de la provincia de Coquimbo*. Valparaíso: Imprenta del universo de Guillermo Helfmann.

En 1887 se mantuvieron las ganancias económicas del ramal, sustentado principalmente por los 47.000 pasajeros que transportó.

1888 – Crecida del río y daños al ramal

En el invierno de 1888, a partir de una alta cantidad de lluvia caída sin precedentes, se arruinaron la mayor parte de las obras, arrastraron los puentes y destrozaron las estaciones, haciendo suspender el tráfico por completo.⁵

Poco después fueron reparados los 10 primeros kilómetros de la línea; pero una segunda crecida del río los destruyó de nuevo, con lo que el tráfico quedó definitivamente paralizado.

Según indica Campaña, reconstruir la línea siguiendo el trazado primitivo sería exponerla nuevamente a una destrucción inevitable. Por otra parte, Jorje Lyon, en un informe de 1889, indica que: “De las 17 estaciones y paraderos, hay 6 en buen estado y 11 cuyos edificios han sido desmontados para impedir su destrucción por el río. Con excepción de La Serena, Vicuña y Rivadavia, las estaciones son o eran de muy pequeña importancia”.⁶

1897 – Reconstrucción estación de Gualiguaica

Según Vassallo & Matus (1943), en la reconstrucción del trayecto La Serena – Rivadavia, se incluirían los túneles (Maiten, Manchihue, Bellavista y Huancara). Estas obras se ejecutaron entre el 4 de octubre 1897 y el 18 de julio 1904, cuyo precio total de ejecución correspondería a \$5.397.522.-

Imagen 25

Imagen con la llegada del tren Elquino a Vicuña



Nota. Vicuña, calle Condell esquina Gabriela Mistral, 1905, pasada del Tren Elquino. [Fotografía] Elquiglobal, s.f. obtenido de <https://web.facebook.com/Elquiglobal.cl/posts/vicu%C3%B1a-calle-condell-esquina-gabriela-mistral-1905> . Accedido en 20/12/2023.

⁵ Guillemard, A. F. (1894). *Reorganización de los ferrocarriles de la provincia de Coquimbo*. Valparaíso: Imprenta del universo de Guillermo Helfmann.

⁶ ESTUDIOS DE LOS FERROCARRILES CHILENOS. Santiago Marín Vicuña, Imprenta Cervantes, 1901, P18.

1953 – Construcción Ruta 41 - CH

Más de 246 km que se suponía abrirían el comercio de Argentina hacia el puerto de Coquimbo⁸ fueron construidos bajo la dirección del gobierno en conjunto a la firma Anglo-Chilean Asphalte Co., concluyéndose en 1953 y conformando la actual Ruta 41-CH.

1. Gabriel González Videla. «Memorias». p. 1176.

1954 – Cierre de las primeras estaciones

De acuerdo al Decreto N°407 de la subsecretaría de transportes, se autoriza al director general de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado a suprimir estaciones y ramales, entre las que se encuentran: Altovalsol, Pelicana, El Molle y El Tambo.

El motivo es que EFE tiene varias estaciones y algunos ramales de poco movimiento que no justifican su mantención, además que dichas estaciones se encuentran muy cercanas y unidas por camiones a otras más importantes, por lo cual su movimiento de pasajeros y carga puede desplazarse a ellas sin mayor perjuicio para el público, y la necesidad de reducir gastos de funcionamiento.

En el mismo decreto, además se faculta al Director de Ferrocarriles para arrendar al Ministerio de Educación o vender sin mediar licitación pública a la Sociedad Constructora de Establecimientos Educacionales, los terrenos y edificios que el Ministerio de Educación tenga interés, y en el caso que no lo tenga, se autoriza el arriendo o venta mediante licitación pública a cualquier empresa o persona natural.

Imagen 26

Estación de Vicuña en 1960



Nota. Estación de vicuña y locomotora a diésel en 1960. [Fotografía] E. Núñez Araya., s.f. obtenido de <https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/w3-article-51659.html>. Accedido en 20/12/2023.

1971 - Escuela de Gualliguaica

En 1971 cuando la estación de trenes no fue ocupada como residencia del jefe de estación, la escuela trasladó sus dependencias al antiguo edificio de ferrocarriles. Allí en una solemne ceremonia se bautiza este recinto educacional con el nombre de la primera profesora del colegio, la sra. Amelia Barahona de Mujica.

Imagen 27

Estación de Gualliguaica reconvertida en escuela



Foto de 1971 cuando la escuela se traslada a la estación

Nota. Ex estación de Gualliguaica reconvertida en escuela pública después del cierre del sistema ferroviario en 1971. [Fotografía]. s.f. obtenido de Gualliguaica primer pueblo del siglo XIX, GORE Coquimbo.

1971 – Accidente en Gualliguaica

Tal como ocurría en la zona central de Chile, durante los veranos en las décadas de los 40 y 50 se operaron adicionalmente trenes excursionistas entre Coquimbo y Rivadavia.

El 11 de marzo de 1971, un tren cargado con escolares subió desde La Serena a conocer Vicuña. Después de almuerzo, los niños comenzaron a regresar al tren para retornar a La Serena y sin problemas comenzaron a subir a los vagones.

El tren debería ponerse en marcha en unos diez minutos más y la locomotora con sus motores en ralenti, estaba detenida sobre los rieles con los vagones enganchados. De un momento a otro, silenciosamente y sin que nadie lo notara, el tren comenzó a desplazarse vía abajo. Los profesores y los alumnos que estaban en los vagones pensaron que nada anormal sucedía y que se iniciaba el viaje de regreso. Mientras tanto el personal del tren, al percatarse de lo que ocurría, intentaba infructuosamente alcanzar al tren en marcha, pero la pendiente de la vía entre Vicuña y Molle fue acelerando rápidamente al tren hasta ponerlo absolutamente fuera de control.

Unos ocho kilómetros más abajo, la vía hace una fuerte curva hacia el cerro en lo que se conoce como la Cuesta de Gualliguaica. A un lado de la vía, el cerro; al otro, un precipicio y abajo el río Elqui. En ese lugar los vagones, cargados con niños y profesores, saltaron al vacío provocando una tragedia que enlutó a todo Chile. 12 personas fallecieron.

Imagen 28

Accidente de Gualliguaica



Nota. Accidente ferroviario del Tren Elquino en Gualliguaica ocurrido el 11 de marzo de 1971. [Fotografía] L. Contreras, 1971. Obtenida de <https://www.elquiglobal.cl/accidente-tren-elquino-1971/>. Accedido el 20/05/2022.

1978 CIERRE DEL RAMAL

En su última etapa, el ferrocarril siguió operando por algunos años más con jefes de estación en Islón y Rivadavia, hasta que el 6 de noviembre de 1978, mediante Decreto n°1.387 del Ministerio de transportes y telecomunicaciones, se autoriza a EFE a suprimir la red Norte, además de los ramales, entre los que se incluye el ramal a Rivadavia.

1985 EFE SUPRIME EL RAMAL

El 24 de septiembre de 1985, el Ministerio de transportes y telecomunicaciones mediante el Decreto 132, autoriza a la empresa de los ferrocarriles del estado a suprimir y levantar los ramales, entre los que se indica:

b) De Islón a Rivadavia, trocha 1 m., desde Km.

0,000 (empalme Islón) hasta el Km. 72.452 (punta de fieles ex-estación Rivadavia), con una extensión de 22,090 Km.

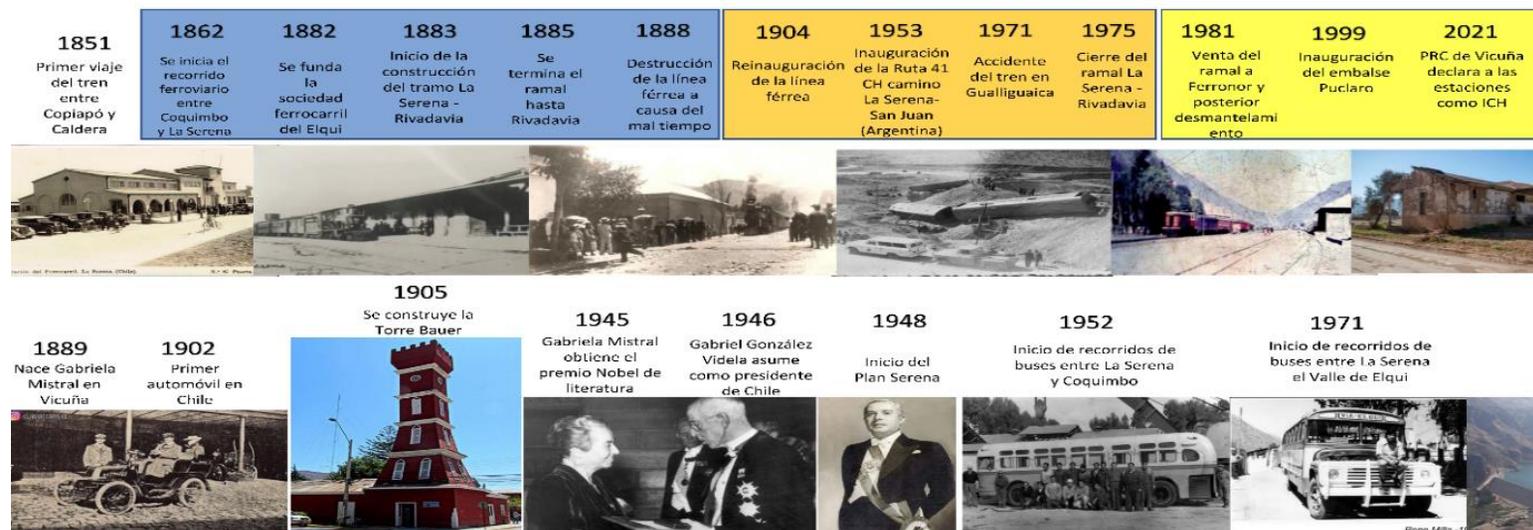
1986 RETIRO DE LAS VÍAS

Luego, en 1986 cuando la vía pasó a ser propiedad de Ferronor, las estaciones fueron vendidas y las vías fueron levantadas desde Islón hasta Rivadavia. Un puente metálico existente cerca de Vicuña fue trasladado por EFE al ramal Talca - Constitución. Posteriormente, Ferronor levantó otro de los puentes metálicos para colocarlo en la red central sobre el río Elqui, reemplazando el original que se encontraba en muy mal estado.

- A) 1860 : Auge de la minería en la Región de Coquimbo
- B) 1862 : Construcción de ferrocarril La Serena-Coquimbo
- C) 1885: Creación y desarrollo del ramal elquino (auge del Valle de Elqui)
- D) 1953: Inauguración de la ruta CH 41 (La Serena – San Juan, Argentina)
- E) 1971: Accidente del tren en Gualliguaica
- F) 1971: Inicio de recorridos de buses entre La Serena y el Valle de Elqui hasta Pisco Elqui
- G) 1975: Cierre del ramal Elquino, venta a Ferronor y desmantelamiento de las vías férreas
- H) 1999: Inauguración del embalse Puclaro
- I) 2021: PRC de Vicuña declara ICH a las estaciones ferroviarias

Imagen 29

Gráfico con la línea de tiempo del sistema ferroviario del Elqui



10.- JUSTIFICACIÓN DEL CASO DE ESTUDIO

El presente estudio nace a partir de la inquietud de trabajar en el patrimonio de la provincia de Elqui que a la fecha de inicio la presente tesis no posea estudios previos o proyectos de intervención asociados y que representaran una alta importancia para la región.

Otro punto importante a considerar, es el tipo de intervención, ya que, por experiencias laborales previas, se descartó una tesis basada en proyecto de intervención de un inmueble, y se consideró una intervención a mayor escala que considerará más de un inmueble y los espacios públicos o áreas entre estos.

Debido a su contexto histórico, importancia social, estado de conservación y escala territorial que abarca, se vislumbró al sistema ferroviario del Elqui como un caso importante a estudiar, sobre todo considerando que, a la fecha de inicio de esta tesis, no existían estudios en profundidad sobre este patrimonio en su escala territorial.

A continuación, se indican las principales situaciones que justifican el caso de estudio:

-Los elementos que componen el ramal se encuentran con un mal estado de conservación, lo cual puede llevar en el corto plazo a que, en estos elementos, en especial las estaciones, el deterioro sea tal, que colapsen estructuralmente, corriendo el riesgo de que este patrimonio industrial se pierda si no se actúa interviniéndolos preventivamente.

-Vestigios existentes que permiten un estudio en profundidad del caso, ya que actualmente existe una alta cantidad de elementos que conformaron el ramal originalmente y que se presentan en su mayoría como vestigios de este. Si bien el ferrocarril cerró sus servicios a partir de 1975, y posteriormente se retiraron los rieles, estos vestigios nos entregan pistas e información para estudiar en profundidad el caso y proponer un proyecto de intervención en la totalidad del ramal.

-Oportunidad para intervenir un lugar con alto potencial cultural y turístico: La cuenca del río Elqui se presenta con un gran potencial de desarrollo a partir de los elementos culturales que pertenecen a las huellas que dejó el ramal elquino, en sus dimensiones tangibles e intangibles. Se suma a esto la condición turística que ostenta hoy en día el Valle de Elqui, principalmente en la cuenca del río Claro, uno de los afluentes del río Elqui.

-Protección del patrimonio industrial de la Región: Es una excelente oportunidad de generar una salvaguarda del patrimonio industrial de la Región, algo que al día de hoy se está al debe en la Región, y a nivel país en lo que a patrimonio ferroviario se refiere.

11.- LEVANTAMIENTO CRÍTICO DEL CASO

A continuación, se presenta una revisión de la situación actual de los vestigios que conformaron el sistema ferroviario del Elqui, que abarcará los valores patrimoniales de este, características del contexto en el cual se ubica y el detalle de los diversos elementos que existen hoy en día.

11.1 VALORES PATRIMONIALES DEL FERROCARRIL DEL ELQUI

Valor Arquitectónico: Conjunto de estaciones con una tipología homogénea y de una tipología local, por su escala, sistemas y materiales constructivos propios de la zona. Tipología única a nivel Regional.

Valor Histórico: Representa un hito histórico ya que el tren generó el cambio entre la colonia y la república. Además, el testimonio tangible de una época de auge y progreso a nivel nacional, y también local mediante la consolidación urbana de las localidades del Elqui.

Valor social: El conjunto de estaciones es reconocido por las distintas localidades, toda vez que representó en su época la oportunidad de las personas para conectarse con la ciudad y con lo que esta ofrecía como el acceso a la educación, al intercambio comercial, a la posibilidad de sociabilizar con otro entorno al ocio (cine, playa, casa de revistas, circos, etc) como así también al acceso de las comunicaciones (correo, telégrafo, encomiendas).

Valor económico: La conectividad que permitió el tren de las localidades con Coquimbo y La Serena, generó actividades económicas, ya sea de forma directa al permitir transportar materia prima, como también al llegar los primeros turistas al Valle, generando variados negocios como ventas de dulces y comida en la vía o estaciones, como así también la generación de almacenes y hoteles.

Valor paisajístico: El sistema ferroviario intervino la geografía, generando un cambio en la imagen del territorio, ya que con el paso del tiempo lo construido se mimetizó con lo natural, generando un paisaje único a nivel país.

Imagen 30

imagen de boletos



Nota. Boletos del tren Elquino. [Fotografía] L. González R., s.f. obtenido de https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/articulos-4074_archivo_01.pdf. Accedido en 20/12/2023.

Imagen 31

Jefe de estación y guardavía de Vicuña



Nota. Jefe de estación (Sabino Varela) y guardavía de la estación de Vicuña. [Fotografía] L. González R., s.f. obtenido de https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/articulos-4074_archivo_01.pdf. Accedido en 20/12/2023.

11.2 CONTEXTO SOCIAL

Desde sus inicios la puesta en marcha del ferrocarril del Elqui generó un impacto principalmente desde el punto de vista social, ya que permitió que las personas de las localidades del Elqui se vincularan con las grandes ciudades de la provincia, accediendo al comercio, salud, educación y turismo entre otros. Se generó así, un importante intercambio entre las grandes urbes y la zona rural. Por último, indicar que a partir del paso del tren por las localidades generó negocios y actividades ligadas a este.

Imagen 32

Vendedoras en el Molle



Nota. Vendedoras de dulces en la estación de el Molle. [Fotografía] L. González R., s.f. obtenido de https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/articles-4074_archivo_01.pdf. Accedido en 20/12/2023.

Imagen 33

Gabriela Mistral en el tren Elquino



Nota. Gabriela Mistral llegando a la estación de Vicuña. [Fotografía] L. González R., s.f. obtenido de https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/articles-4074_archivo_01.pdf. Accedido en 20/12/2023.

El tren además fue el medio de transporte escogido por personas de importancia a nivel nacional, oriundos de esta provincia, tales como Gabriela Mistral o el presidente Gabriel González Videla.

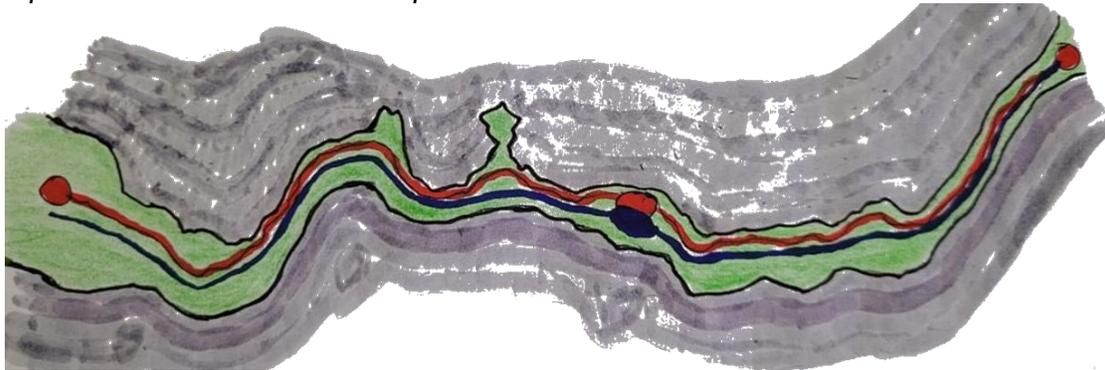
Desde el cierre del ramal las localidades detuvieron su crecimiento económico y además cesaron la mayoría de actividades que ocurrían en torno al ferrocarril, por lo cual estos poblados, de manera paradójica se han mantenido con una escala o tamaño similar al de aquellos años, permitiendo de esta manera que se mantenga su condición de pequeños poblados en donde la vida diaria de sus habitantes transcurre sin prisa y con una tranquilidad acorde a su entorno.

11.3 A NIVEL MACRO

El sistema ferroviario se emplazaba a lo largo de la cuenca del río Elqui, es decir de mar a cordillera, entre los cordones montañosos que generan el valle, siguiendo la particular geografía que caracteriza a esta zona de la región, siguiendo el recorrido del río Elqui desde la rivera norte de este.

Imagen 34

Esquema de la cuenca del río Elqui



Nota. Planta esquemática de la cuenca del río Elqui. En gris los cordones montañosos, en verde la cuenca, en azul el río Elqui y en rojo el trazado del sistema ferroviario. Las estaciones aparecen como puntos en color rojo. [Esquema] autoría propia, 2023.

La proporción entre ancho y largo en cierta medida permitió que se constituya el sistema partir de la unión de diversos poblados mediante la construcción de una vía que los unificó de manera lineal y consecutiva.

Uno de los grandes aciertos de que el trazado siguiera las condiciones geográficas del valle, no tiene que ver con un tema técnico ligado a la funcionalidad del ferrocarril, si no que tiene que ver mas con esa cualidad de mimetizarse con su entorno a pesar de ser notoriamente una maquinaria industrial que se insertó en medio de la naturaleza del Elqui.

Imagen 35

Esquema en corte de la cuenca del río Elqui



Nota. Corte esquemático de la cuenca del río Elqui. En gris los cordones montañosos. [Esquema] autoría propia, 2023

11.4 EL ENTORNO

Una de las particularidades del sistema ferroviario, y que permite un mayor reconocimiento a nivel nacional, es en el entorno singular en el cual se emplazaba, punto que se considera dentro de los principales destinos turísticos del país, lo que se suma a las condiciones ideales para la producción de uvas, vino y sobre todo pisco.

Imagen 36

Imagen de la ex faja del tren Elquino y su entorno



Nota. Ex faja ferroviaria del Elqui, viñedos y al fondo las montañas características de este valle. [Fotografía]. 2017, obtenido de <https://www.diarioeldia.cl/region/2017/8/11/flora-fauna-de-la-provincia-del-elqui-tendra-vitrina-natural-en-ruta-pedaleable-43214.html>. Accedido en 10/01/2024.

11.4.1 Vegetación

La vegetación que presenta la región se conoce como estepa arbustiva abierta con predominio de la especie espino (acacia caven). Estas características varían por factores climáticos y topográficos. Es así como podemos observar en las planicies litorales un matorral arbustivo costero poco denso con especies como cactáceas, espinos, y un tapiz herbáceo.

Imagen 37

Vegetación del valle del Elqui



Nota. Vegetación y viñedos. Al fondo las montañas características de este valle. [Fotografía]. 2017, obtenido de <https://www.gochile.cl/es/articulos/valle-del-elqui.htm>. Accedido el 18/02/2024.

11.4.2 Clima

La cuenca del río Elqui, presenta tres tipos climáticos, el Estepárico costero o Nuboso, Estepa Cálido y Templado Frío de Altura³

a) Clima Estepárico costero o Nuboso: se presenta a lo largo de toda la costa. Su influencia llega hasta el interior hasta 40km, por medio de los valles transversales y quebradas. Su mayor característica es la abundante nubosidad; humedad, temperaturas moderadas, con un promedio de precipitaciones de 130 mm anuales con un período seco de 8 a 9 meses⁴.

b) Clima de Estepa Cálido: este clima se sitúa en el valle del río Elqui, por sobre los 800 metros y se caracteriza por la ausencia de nubosidad y sequedad del aire. Sus temperaturas son mayores que en la costa, las precipitaciones no son tan abundantes y los períodos de sequía son característicos⁵.

c) Clima Templado Frío de Altura: este clima se localiza en la Cordillera de Los Andes sobre los 3.000 metros de altitud con características de altas precipitaciones, temperaturas bajas y nieves permanentes que constituyen un aporte significativo de agua en el período estival⁶.

11.4.3 Geografía

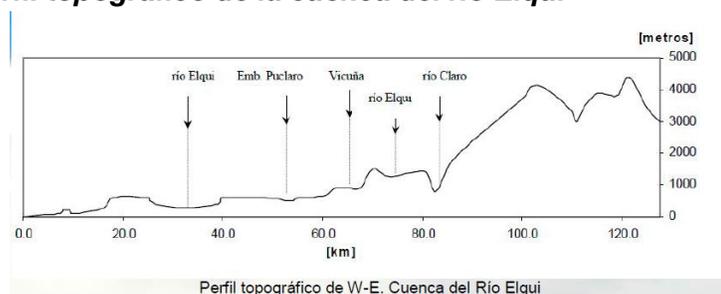
Montañas

La topografía de esta provincia presenta un relieve montañoso y accidentado, cortado por angostos y largos valles que forman cadenas transversales de cerros que parten de los Andes hacia el mar. La cadena de los Andes presenta en esta parte algunas alturas de consideración, como el cerro de Doña Ana, al norte de la provincia de 5.914 mts de altura; el de las Tortolas, al S. del anterior de 5.839 mts. Y el Mercedario de 6.793. En las cadenas transversales, las alturas de Huanta, en el departamento de Elqui, que se elevan a 1.300 mts.

En el sector del nacimiento del río Elqui (confluencia de los ríos Claro o Derecho y Turbio) la precordillera Andina presenta importantes alturas, destacando el Cerro Mamalluca (2.330 m s.n.m.) por el norte⁷

Imagen 38

Gráfico con el perfil topográfico de la cuenca del río Elqui



Nota: Adaptado de Región de Coquimbo, provincia de Elqui, comuna de Vicuña, recursos naturales y proyectos, [imagen], por CIREN, 2017, (https://www.sitrural.cl/wp-content/uploads/2020/03/Vicuna_rec_nat_prov.pdf.) Accedido el 10 de enero del 2022.

11.4.4 Ríos

Los ríos de esta provincia, aunque de largo curso, son de escaso caudal. Los principales son el Elqui o Coquimbo, formado por 2 torrentes llamados Turbio y Claro, que está formado por el Cochiguaz y el Derecho. Es rápido en todo curso y lo incrementan algunos riachuelos; pero en cambio disminuye su caudal más de 100 canales de irrigación que fertilizan 30 a 40 mil hectáreas de terrenos de superior calidad para la agricultura; desemboca en el mar por los 29°54´de lat. S y recorre 190 kms.

Imagen 39

Nacimiento del río Elqui



Encuentro entre el río Turbio y el río claro. Fuente: <https://www.elquiglobal.cl/nacimiento-del-rio-elqui/>

11.4.5 Embalse Puclaro

En 1995, con la finalidad de retener los recursos hídricos de los ríos y canales que escurrían hasta el mar, la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) ejecutó la construcción del Embalse Puclaro, el cual se ubicó en una zona en la cual se aprovechó la angostura del valle. Este embalse tiene una capacidad útil de 200.000.000 de m³, lo que permite regular el caudal del río Elqui, con una capacidad de riego de 20.700 hás. Aproximadamente.

Imagen 40

Vista general del embalse Puclaro

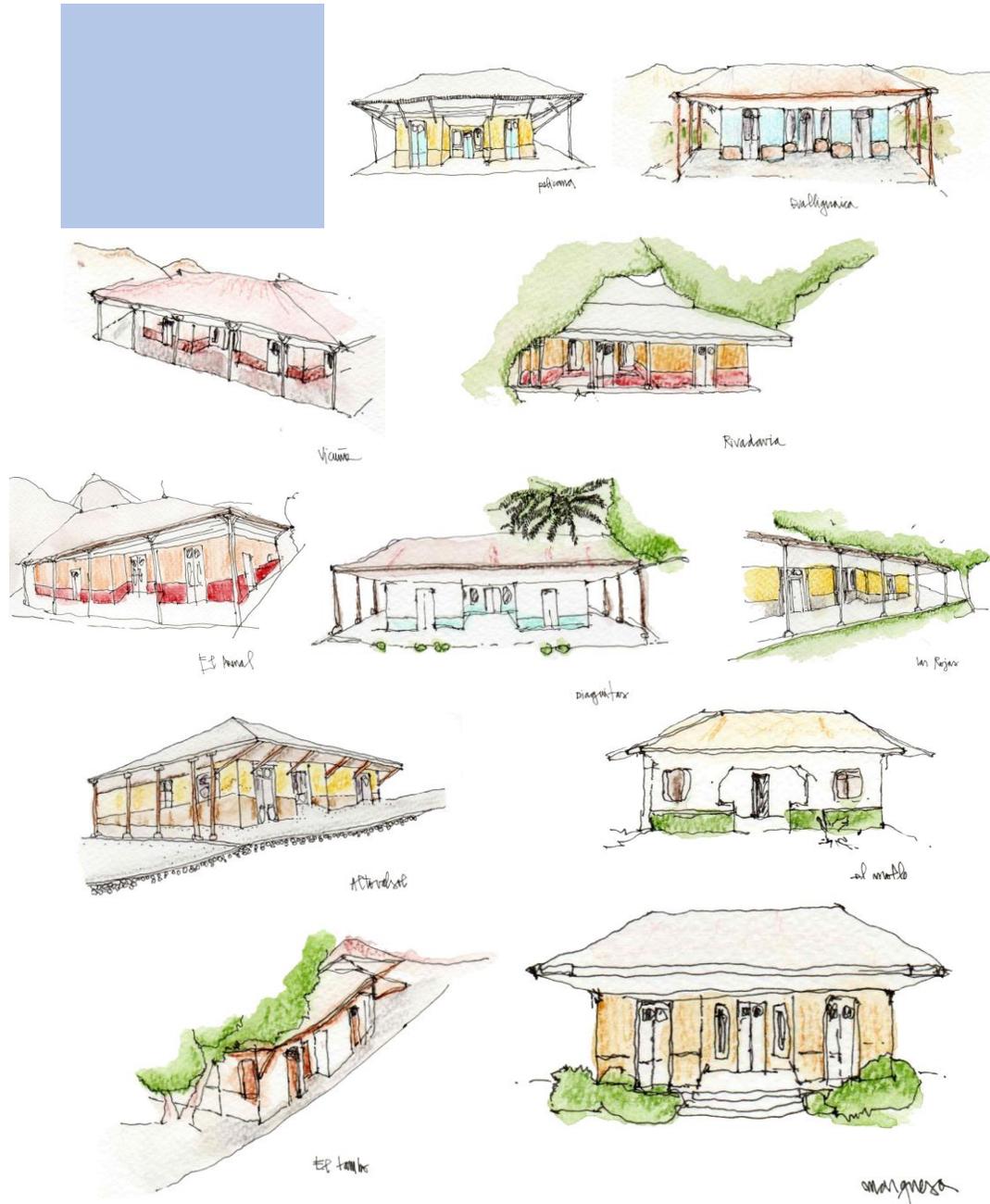


<https://www.riodelqui.cl/embalse-puclaro/>

LAS ESTACIONES

Imagen 41

Croquis con una vista general de las estaciones



Nota. Croquis de las estaciones del Elqui. Adaptado del estudio en desarrollo denominado "culturas constructivas del Elqui – parte 1" [Croquis] S. Miranda C., 2024.

Actualmente se mantienen en pie 11 de las 14 estaciones originales. Siendo Altovalsol la primera (a 4 kms. De La Serena) es decir, la más cercana a la costa y siendo la estación de Rivadavia la última, es decir la más cercana a la cordillera.

A continuación, se desarrolló un cuadro con todas las estaciones que existieron originalmente, en donde se busca tener una percepción inicial de la situación actual de cada una de estas. Los parámetros utilizados para este análisis, refieren por ejemplo a:

Estado actual: su estado de conservación actual, esto mediante inspección visual inicial

Propietario: refieren a la tenencia de la propiedad, es decir del bien tangible

Protección oficial: Como inmueble con valoración patrimonial, ya sea como ICH o como MH

Estación original: En verde se indica las estaciones que se construyeron a principios de 1900 y que perduran al día de hoy, y en rojo aquellas que fueron demolidas y luego reconstruidas.

Casa del jefe de estación, casa guardavía, bodega, torre de agua: Elementos que componían cada subsistema a partir de la construcción de la estación de tren en una localidad determinada.

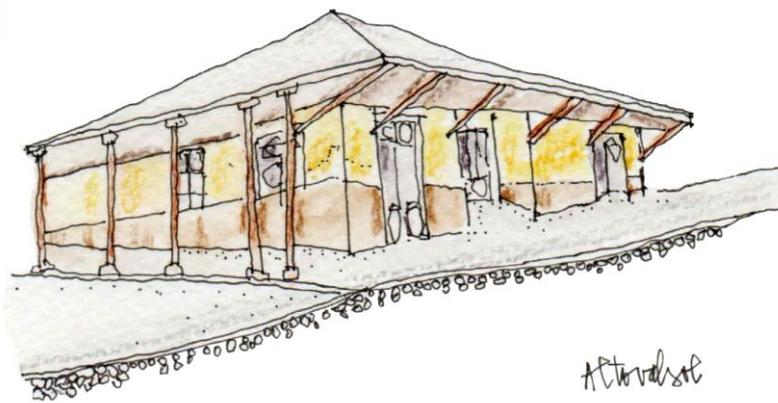
Uso original, uso post cierre y uso actual: indica los usos que ha tenido el edificio que originalmente se constituyó como estación de tren. Este parámetro es importante porque da luces de los diversos usos que les dieron las comunidades de manera posterior al cierre del ramal.

Tabla 8

Listado con las estaciones del tren Elquino

N°	ESTACIÓN	PROPIETARIO	PROTECCIÓN OFICIAL	ESTACIÓN ORIGINAL	CASA JEFE DE ESTACIÓN	CASA GUARDAVÍA	BODEGA	TORRE DE AGUA	USO ORIGINAL	USO POST CIERRE	USO ACTUAL	ESTADO ACTUAL
1	ALTOVALSOL	Particular	ICH	SI	NO	SI	NO	NO	Estación	Escuela	Bodega	Alto deterioro
2	LAS ROJAS	Particular	ZCH	SI	NO	SI	NO	SI	Estación	Sin uso	Vivienda	Restaurada
3	PELICANA	Ferronor	NO	SI	SI	NO	NO	NO	Estación	Escuela	Abandonada	Alto deterioro
4	MARQUESA	I.Municipalidad de Vicuña	ICH	SI	NO	NO	NO	NO	Estación	Bomberos	Sin uso	Alto deterioro
5	EL MOLLE	Carabineros	ICH	NO	NO	NO	NO	SI	Estación	Retén	Sin uso	Daños leves
6	GUALLIGUAICA	Muni Vicuña	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	Museo	Museo	Reconstruida
7	EL TAMBO	Agrícola Atacama	NO	SI	NO	NO	NO	NO	Estación	NO	Bodega	Regular
8	VICUÑA	I.Municipalidad de Vicuña	ICH	SI	NO	NO	NO	NO	Estación			En reparación / centro cultural
9	EL ARENAL	I.Municipalidad de Vicuña	NO	SI	NO	NO	NO	NO	Estación			Escuela pública
10	DIAGUITAS	Particular	ZT/ZCH	SI	SI	NO	NO	NO	Estación			Vivienda particular
11	RIVADAVIA	Particular	ICH	SI	SI	SI	SI	NO	Estación			Vivienda usufructo

Nota. Esta tabla muestra las estaciones del ramal del Elqui que perduran al día de hoy y situación actual de cada una de estas. [Tabla] autoría propia, 2023.



"Esta es la primera estación luego de haberse adentrado el trazado ferroviario desde Islón por el talud del río Elqui".

Sergio González Rodríguez

"Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo"

Estación Altovalsol

Viniendo desde La Serena, esta sería la primera estación que aún queda en pie de las que originalmente fueron parte del ramal Elquino, por lo cual se deduce que es la más antigua. Actualmente cuenta con protección oficial al ser considerada como ICH dentro del PRI Elqui. La propiedad fue adquirida por un particular en los años 80 en un remate de Ferronor, y actualmente se utiliza como bodega de insumos y productos de la agricultura. Dentro del predio, además aún se conserva en buen estado la casa de guardavías y el pozo que surtía de a la torre de agua para que las locomotoras a vapor pudieran repostar.

Imagen 43

Estado de conservación en 1978



Nota. se observa el estado de la estación en 1978 en donde no se observan afectaciones importantes. [Fotografía], C. Chepillo, biblioteca Altovalsol.

Imagen 44

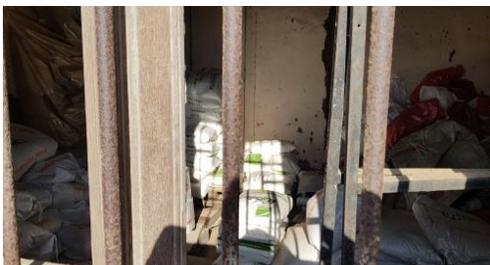
Estado de conservación en 2015



Nota. Se observan daños importantes en la estación en 2015. [Fotografía]. 2015, C. Campos. Obtenida de <https://viasensilencio.cl/estacion-altovalsol>.

Imagen 45

Estado actual estación Altovalsol



Nota. Imágenes situación actual de la ex estación de Altovalsol, que se usa como bodega de un predio agrícola. [Fotografía] autoría propia, 2023.

Imagen 46

Estado actual estación Altovalsol



Nota. Imágenes situación actual de la ex estación de Altovalsol que se usa como bodega de un predio agrícola. [Fotografía] autoría propia, 2023.

En la actualidad es la estación que presenta mayor grado de deterioro, siendo sus patologías principales la afectación por xilófagos, humedad por filtración de aguas lluvias, plagas.

Imagen 47

Casa guardavía, estado actual



Nota. Imagen situación actual de la casa del guardavía de la ex estación de Altovalsol. [Fotografía] autoría propia, 2023.

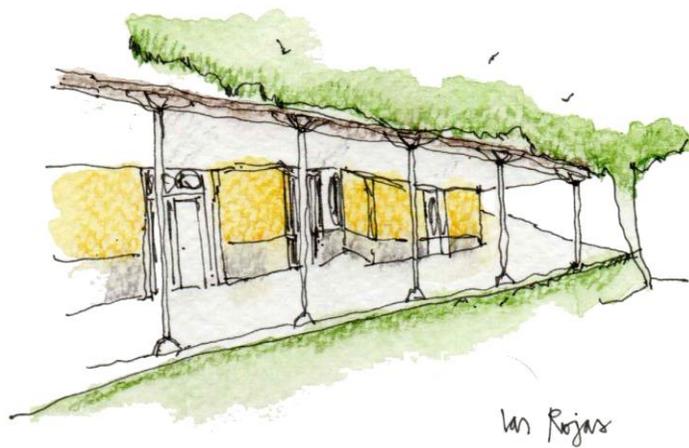
Imagen 48

Casa guardavía, situación en 1985



Nota. Exterior de la casa del guardavía en 1985. [Fotografía] recuperada de <https://web.facebook.com/photo/?fbid=948557198893191>. Accedido el 5 de enero del 2023.

La casa del guardavía fue utilizada por la familia de este trabajador hasta los años 80, época en la cual el predio fue adquirido por el actual propietario. Al día de hoy (fig 14) el inmueble se observa en buen estado de conservación, y se mantiene hasta el día de hoy elementos como el cierre perimetral de madera.



“Contaba con línea principal más dos desvíos. Sobre el andén se ubicaba la casa y oficina del jefe de estación”.

Sergio González Rodríguez

“Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo”

Estación Las Rojas

Esta pertenece a la comuna de La Serena, y si posee una protección oficial debido a que se encuentra dentro de la zona de conservación histórica indicada en el PRI Elqui. Debido a su ubicación al norte de la rivera del río Elqui, a su materialidad, sistema constructivo y diseño, podemos decir que es la estación original que componía el sistema ferroviario del Elqui.

La estación prestó servicios desde 1884 hasta 1954, año en que por Decreto fue suprimida como estación del ramal. Actualmente es propiedad de un ciudadano extranjero, quien se ha encargado de restaurarla y de recolectar elementos ferroviarios como vagones, rieles, ejes de ruedas, boletos, etc.

Imagen 49

Mapa de ubicación estación Las Rojas



Nota. Imagen de la situación actual del polígono de la ex estación de Las Rojas. [Fotografía] Autoría propia a partir de imagen de Google Earth, 2023.

Imagen 51

Estado actual estación Las Rojas



Nota. Imágenes situación actual de la ex estación de Las Rojas, la cual ha sido restaurada en más de 1 ocasión y que se usa como vivienda, 2019. [Fotografía] M.Garros, 2020, obtenido de https://web.facebook.com/photo/?fbid=10157025956664646&set=a.428161759645&locale=zh_CN



“El recinto contaba con un extenso patio en la explanada recta en medio de las sinuosidades de la vía”.

Sergio González Rodríguez

“Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo”

Estación Pelicana

Esta se ubica dentro de los límites de la comuna de La Serena y fue inaugurada el 4 de agosto de 1884, originalmente bajo el nombre de «La Pampa»(2) debido a que en el sector existía una mina, y funcionó por años una planta de amalgamación llamada Pelicana Pampa (Ag). Según Kunz (1890) vivieron en 1890 en Pelicana Pampa (planta de amalgamación) 1.107 personas.

El complejo ferroviario se componía de la estación de trenes, una torre de agua, la casa del guardavía y la casa del jefe de estación. Además, al existir una minera en las cercanías, se dispuso de espacio amplio como cancha para el acopio del material minero, el cual se trasladaba en el tren hasta el puerto de Coquimbo.

La estación prestó servicios hasta 1954, año en el cual mediante decreto n°407 de la subsecretaría de transportes se ordenó del cierre de varias estaciones, y se facultó al Director General de ferrocarriles para arrendar o vender al Ministerio de educación las estaciones y predios, sin la necesidad de recurrir a licitaciones públicas. A partir de esto, se sustenta entonces la versión de los pobladores locales que indicaron que posterior al cierre, la estación se utilizó como escuela de la localidad.

Imagen 52

Imagen general estación Pelicana



Nota. Situación actual de la ex estación de Pelicana y su andén. [Fotografía] autoría propia, 2023.

Imagen 53

Mapa con el emplazamiento de la ex estación Pelicana



Nota. Situación actual de la ex estación de Pelicana y su andén. [Mapa] autoría propia a partir de imagen de Google Earth, 2023.

Imagen 54

Imágenes de la situación actual de la ex estación Pelicana



Nota. Situación actual de la ex estación de Pelicana y su andén. [Fotografía] autoría propia, 2023.

Imagen 55

Imágenes de la situación actual de la ex estación Pelicana



Nota. Laguna natural en las cercanías de la estación. [Fotografía] autoría propia, 2023.

Actualmente la ex estación no cuenta con protección oficial, y es la última estación que queda en el ramal cuya propiedad es de Ferronor, ya que todo el resto fueron rematadas. Si bien la estación está sin uso, de manera temporal es utilizada por una agrupación vecinal, la cual realiza actividades de limpieza del inmueble, actividades culturales y deportivas, e incluso se han hecho conciertos y obras de teatro en el frontis de la ex estación.

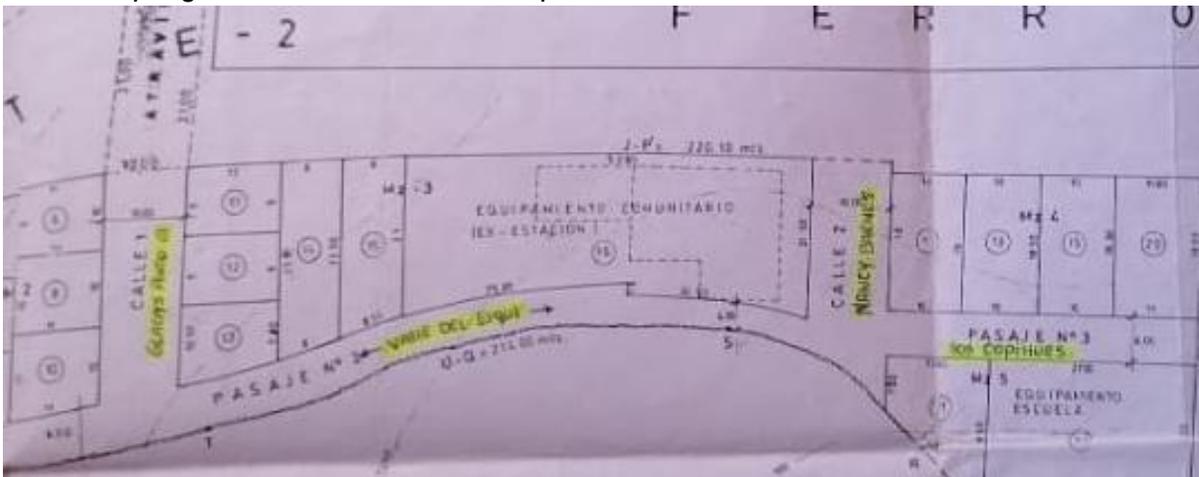
Estación Marquesa

Una vez que finalizó la Guerra del Pacífico, comienzan a explotarse las minas de plata y oro de Condoriaco (localidad ubicada al interior de Marquesa), inicialmente por pirquineros que enviaban sus minerales a Coquimbo en carretas de bueyes, utilizando la estación de ferrocarriles de Marquesa.

La zona de la estación de marquesa fue adquirida por el municipio de Vicuña, y en 1998 se generó un cambio de uso y una subdivisión, en donde se diseñó y construyó un conjunto de viviendas del comité "Gerónimo Rendic de Nueva Talcuna" con apoyo del SERVIU Región de Coquimbo. El edificio de la ex estación y su entorno inmediato, se establecieron como equipamiento comunitario.

Imagen 56

Plano del polígono de la ex estación Marquesa



Nota. Fragmento del loteo Nueva Talcuna a partir del CUS. [Fotografía]. 1998, autoría propia a partir de plano DOM de Vicuña, 2023.

Posteriormente, la ex estación fue entregada en comodato a los bomberos de Marquesa, entidad que utilizó el recinto hasta el 2021, año en que, debido al avanzado estado de deterioro del recinto, comenzó con las gestiones para devolver formalmente el comodato que le entregó el municipio.

Imagen 57

Imágenes de la situación actual de la ex estación Marquesa



Nota. Situación actual de la ex estación de Marquesa y su andén. [Fotografía] autoría propia, 2023.



“Era una detención técnica de repostaje de las locomotoras a vapor y para el servicio de pasajeros”.

Sergio González Rodríguez
"Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo"

Estación El Molle

Pertenece a la comuna de Vicuña y se construyó dentro del segundo tramo del ramal que iba desde Marquesa a Vicuña, inaugurándose en 1885, y funcionó hasta su cierre en 1954. Debido a su ubicación en un punto intermedio entre La Serena y Rivadavia, se convirtió en un lugar de venta de alimentos al paso, siendo los dulces uno de los productos más populares hasta el día de hoy.

Si bien, el inmueble actualmente se emplaza al Norte de la rivera del Elqui y posee un diseño similar al resto de las estaciones, no pertenece a la estación original, esto por sus dimensiones, diseño, elementos y sobre todo por su materialidad (hormigón armado) lo que nos lleva a deducir que la estación original fue demolida posterior a su cierre, y en el mismo lugar se construyó el retén de carabineros, cuyo diseño de alguna manera intento recoger características de la ex estación de trenes.

Imagen 58

Imágenes de la situación actual de la ex estación de el Molle (ex comisaría)



Nota. Situación actual de la ex estación de El Molle y su torre de agua. [Fotografía] autoría propia, 2023.



"Actualmente corresponde a una réplica de la estación original la cual quedó sumergida bajo las aguas del embalse Puclaro".

Sergio González Rodríguez

"Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo"

Estación Gualliguaica

Según la publicación del GORE de Coquimbo (SF), esta estación fue construida en 1897, luego de que se modificara el trazado e instalación del tendido ferroviario, y tuvo un fuerte impacto en el desarrollo y consolidación de la localidad, además de servir de centro de carga para lo que se producía en las haciendas de Gualliguaica, San Carlos y Punta Azul, lo que trajo un importante desarrollo y transformó al poblado en el lugar de encuentro de la gente activa del sector.

En las cercanías de la estación ocurrió el accidente ferroviario de Gualliguaica de 1971, en el cual un tren proveniente de la estación Vicuña descendió sin control por la vía y desbarrancó en una curva.

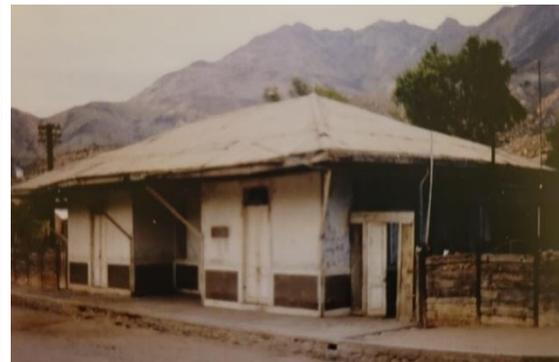
La estación fue suprimida mediante decreto del 12 de agosto de 1959.

Imagen 59

Imágenes históricas de la ex estación de Gualliguaica



Nota. Imagen histórica de la ex estación de Gualliguaica y su andén, [fotografía],s.f, recuperada de <https://web.facebook.com/ChiledelayerPaginaOficial/photos/-gualliguaica-iv-regi%C3%B3n-de-coquimbo>, accedida el 10 de marzo del 2022.



Nota. Imagen de la ex estación de Gualliguaica en los años 80's, [Fotografía], S. González, 2020, memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo, página 136.

Imagen 60

Imágenes con situación actual de ex estación de Gualliguaica



Nota. Situación actual de la estación de Gualliguaica, la cual fué reconstruida en una nueva ubicación. [Fotografía] autoría propia, 2023.

Imagen 61

Imágenes con situación actual de ex estación Gualliguaica



Nota. Imágenes situación exterior e interior de la ex estación reconstruida íntegramente en el nuevo emplazamiento del poblado de Gualliguaica, [Fotografía], por Abé I., 2016, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/ign/30136745426/in/photostream/>).



"Fue construida con idéntico diseño al resto de las estaciones, conservando la planta de distribución en que se combinaban los espacios de la administración y la casa habitación del jefe de estación".

Sergio González Rodríguez

"Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo"

Estación El Tambo

Originalmente se construyó en 1885, como parte del segundo tramo del ferrocarril que unía La Serena con Rivadavia, entre las estaciones Marquesa y Vicuña, y se ubicaba en la ribera sur del río Elqui, por lo que se encontraba más cerca de la localidad de El Tambo; sin embargo, tras las crecidas del río que destruyeron la vía férrea a fines del siglo XIX se decidió reconstruir el ramal con un nuevo trazado solo por la ribera norte, y con lo cual la estación fue alejada de la localidad. En 1923 fue construida la casa habitación y la oficina del jefe de la estación.

La estación fue suprimida mediante decreto del 28 de agosto de 1954.

Imagen 62

Mapa de emplazamiento estación El Tambo



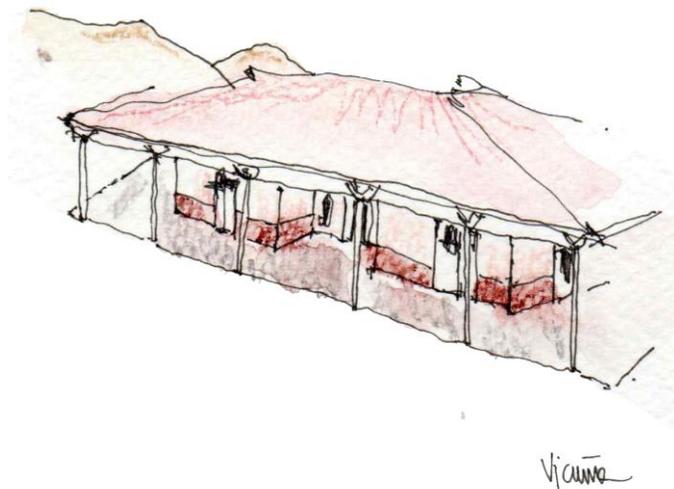
Nota. Situación actual de la ex estación de el Tambo. [Mapa] autoría propia a partir de imagen de Google Earth, 2023.

Imagen 63

Imágenes con situación actual de ex estación El Tambo



Nota. Se observan daños importantes en la estación en 2015. [Fotografía]. 2015, C. Campos. Obtenida de <https://viasensilencio.cl/estacion-el-tambo-2/>



“Estación de mayor importancia del ramal. Los pasajeros eran trasladados a y desde la estación en Victorias tiradas por caballos”.

Sergio González Rodríguez

“Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo”

Estación Vicuña

La estación fue construida como parte del segundo tramo del ferrocarril que unía La Serena con Rivadavia y que fue inaugurado en 1885 entre las estaciones Marquesa y Vicuña, y es la única de las estaciones construida en albañilería de adobes con muros divisorios interiores en tabiquería.

Los habitantes de Vicuña utilizaban victorias para desplazarse desde el centro hasta la estación de tren, ya que en la época no existían vehículos motorizados.

Actualmente la estación está en etapas finales de restauración ya que en el municipio se encuentran reparándola para darle un uso como centro cultural.

Imagen 64

Historia ex estación Vicuña



Nota. Estación de Vicuña en sus inicios, obtenido de Vicuña un viaje al pasado [Fotografía], L. González. R, 2020. (https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/articulos-4074_archivo_01.pdf). Accedido en 20/12/2023.

Imagen 65

Imágenes con situación actual



Nota. Imagen de Góndola ferroviaria, recorría el trayecto Rivadavia – Vicuña, obtenido de Vicuña un viaje al pasado [Fotografía], L. González. R, 2020. (https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/articulos-4074_archivo_01.pdf). Accedido en 20/12/2023.

Imagen 66

de ex estación El Tambo



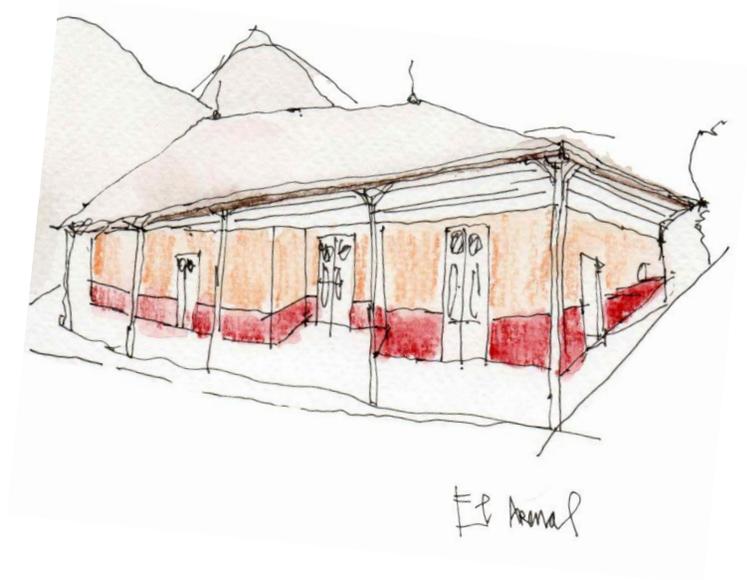
Nota. Locomotora a vapor repostando agua en la estación de Vicuña. Obtenido de elquiglobal.cl [Fotografía], por C. Pérez T., 2013, (<https://www.elquiglobal.cl/tren-elquino-una-historia-de-nostalgia-y-patrimonio-en-el-valle-del-elqui/>)

Imagen 67

Situación actual estación Vicuña



Nota. Se observan daños importantes en la estación en 2015. Obtenidas de viasensilencio.cl, [Fotografía]. 2015, C. Campos. (<https://viasensilencio.cl/estacion-vicuna/>).



“Antiguamente conocida como la estación de El Durazno, actualmente se encuentra restaurada, y se utiliza como escuela y centro comunitario”.

Sergio González Rodríguez

“Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo”

Estación El Arenal

La estación fue una de las construidas para el tercer tramo del ferrocarril que unía La Serena con Rivadavia y que fue inaugurado el 12 de abril de 1886 entre las estaciones Vicuña y Rivadavia. En el trazado original del ferrocarril, que posterior a Gualliguaica cruzaba hacia la ribera sur del río Elqui, originalmente esta estación se encontraba cercana a la localidad de Peralillo; sin embargo, tras las crecidas del río que destruyeron la vía férrea a fines del siglo xix se decidió reconstruir el ramal con un nuevo trazado solo por la ribera norte, y con lo cual la estación quedó ubicada en la localidad de El Arenal.

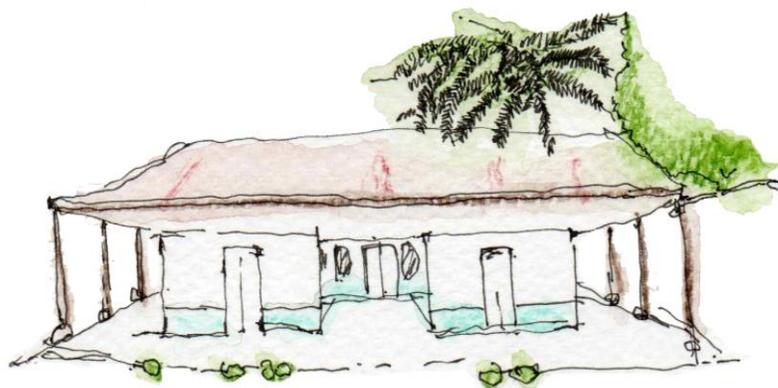
La estación fue suprimida mediante decreto del 12 de agosto de 1959.

Imagen 68

Imágenes de la situación actual de la ex estación de el Arenal



Nota. Imágenes de la ex estación de el Arenal. [Fotografía], Autoría propia (2023).



Diagnótor

"Emplazado en una curva, contaba con una línea principal y un desvío".

Sergio González Rodríguez

"Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Coquimbo"

Estación Diaguitas

La penúltima de las estaciones, originalmente se ubicaba hacia el lado sur del río Elqui y se terminó de construir en 1886, siendo la última parte del ramal del Elqui en ejecutarse, sin embargo, debido a la crecida del río en 1888, esta estación sufrió daños considerables, lo que llevó a que su reconstrucción se terminara en 1905, pero ubicándose hacia al lado Norte de la rivera del río Elqui.

El conjunto se componía originalmente por la estación de tren, torre de agua, casa del jefe de estación y casa del guardavía.

Imagen 69

Familia del jefe de estación



Nota. Locomotora a diésel. Obtenido de Facebook [Fotografía], chile del ayer, s.f.(<https://web.facebook.com/photo>).

Imagen 70

Familia del jefe de estación



Nota. Locomotora a diésel. Obtenido de Facebook [Fotografía], chile del ayer, s.f.(<https://web.facebook.com/photo>).

Imagen 71

Familia del jefe de estación



Nota. Familia del jefe de estación en la década del 70. Obtenido de familia Torres. [Fotografía], por Torres, s.f.

Imagen 72

Trabajadores del ferrocarril



Nota. Trabajadores realizando obras de mantención. Obtenido de familia Torres. [Fotografía], por Torres, s.f.

Imagen 73

Inicios de la restauración



Nota. Inicios de la restauración de la estación en la década del 90. Obtenido de familia Torres. [Fotografía], por Torres, s.f.

Imagen 74

Entorno de la estación



Nota. Letrero con el nombre actual del camino público que rodea a la estación. [Fotografía], 2022, autoría propia.

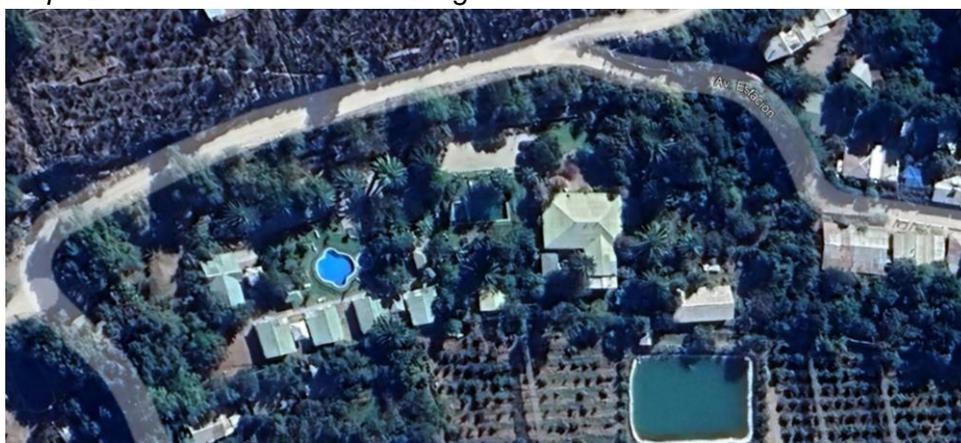
La estación funcionó hasta 1975, debido al cierre del ramal, a partir del cual Ferronor decidió el retiro de las vías y posteriormente el remate de la estación y del predio en donde se ubicaba, lo cual fue adquirido por un particular. La casa del guardavía quedó fuera de los deslindes de este lote, por lo cual hasta el día de hoy se mantiene bajo el uso de familiares directos de este ex trabajador del ferrocarril del Elqui.

Actualidad de la ex estación

El predio de la ex estación se encuentra dentro de la zona típica de Diaguitas, sancionada por el Decreto N° 500 del 2012 del CMN, sin embargo, la antigua casa del guardavía actualmente no cuenta con ningún tipo de protección, ya sea del CMN o del PRC.

Imagen 75

Mapa de emplazamiento ex estación de Diaguitas



Nota. Imágenes de la ex estación de Diaguitas. [Fotografía], Autoría propia a partir de imagen obtenida de Google Earth (2023)

Actualmente la ex estación se encuentra restaurada en su totalidad y es utilizada por su propietario como vivienda unifamiliar, manteniendo los espacios originales y algunos elementos como la campana que se encuentra en el acceso principal, que es con la cual se indicaba la salida del tren. El predio en donde se emplaza la ex estación tiene un uso principalmente de cabañas turísticas, encontrándose una alta cantidad de vegetación.

Imagen 76

Situación actual ex estación de Diaguitas



Nota. Situación actual de la ex estación de Diaguitas, ya restaurada. [Fotografía] autoría propia, 2022.



Nota. Situación actual de la ex estación de Diaguitas y su entorno. [Fotografía] autoría propia, 2022.

Estación Rivadavia

El 12 de abril de 1886 se comenzó a utilizar, siendo el último punto del ferrocarril. A principios del siglo XX se construirían una enorme bodega de almacenaje, una estación y casa para su jefe, un sistema de retorno de las máquinas, un estanque de agua y hasta hoteles para el alojamiento de los miles de viajeros. El camino internacional se conectaría con Paihuano mediante un moderno puente metálico sobre el Río Turbio. Cerca de esta obra se levantó un importante retén para el control policial. Se instalarían en el pueblo un correo, un telégrafo, una iglesia y una moderna escuela. Estos cambios transformaron un asentamiento de vocación agrícola hacendal en uno de servicios y transportes de pasajeros y cargas traídas de los valles cercanos y Argentina, comenzando la época más brillante de Rivadavia hasta el término del ferrocarril en 1975.

Imagen 78

Imagen histórica



Nota. Imágenes antiguas de la ex estación de Rivadavia. [Fotografía] revista sucesos 1971autoría propia, 2023.

Imagen 79

Imagen histórica



Nota. Imágenes antiguas de la ex estación de Rivadavia. [Fotografía] revista sucesos 1971autoría propia, 2023.

Imagen 80

Mapa del emplazamiento de la ex estación de Rivadavia



Nota. Emplazamiento de la ex estación de Rivadavia, andén, casa del jefe de estación y bodega. [Fotografía] autoría propia, 2023.

Imagen 81

Situación actual la ex estación de Rivadavia



Nota. Situación actual de la ex estación de Rivadavia, bodega y casa de jefe de estación. [Fotografía] autoría propia, 2023.

La ex estación y la bodega actualmente cuentan con protección como inmueble de conservación histórica por parte del PRC de Vicuña.

Si bien el predio y los inmuebles pertenecen a una sucesión de privados, estos no utilizan los inmuebles, como así tampoco han invertido en la restauración o reparación de estos, sin embargo, la ex estación y la casa del jefe de estación, actualmente son utilizadas con autorización de sus propietarios, como vivienda por familias locales.

Cabe destacar que la ex estación posee una materialidad predominante de adobe en pandereta, mientras que la casa del jefe de estación y la bodega, se construyeron principalmente en hormigón.

1.-Túnel Maitén (130 ml)

Ubicación: El Molle

Longitud: 130 metros

Materialidad: Mampostería de piedra

Estado actual de conservación: Bueno

Imagen 82

Situación actual del túnel Maitén



Nota. Situación actual del túnel El Maitén. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

2.-Túnel Almendral

Ubicación: Almendral

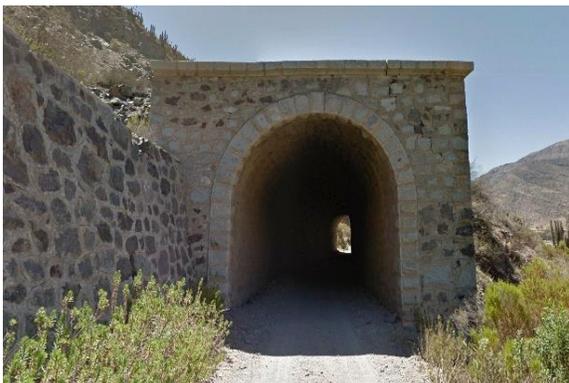
Longitud: 40 metros

Materialidad: Mampostería de piedra

Estado actual de conservación: Malo

Imagen 83

Situación actual túnel Almendral



Nota. Situación actual del túnel Almendral. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

3.-Túnel Puclaro

Ubicación: Almendral

Longitud: 40 metros

Materialidad: Mampostería de piedra

Estado actual de conservación: Malo

Imagen 84

Imagen situación actual túnel Puclaro



Nota. Situación actual del túnel Puclaro. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

4.-Túnel Maichihue (38,3 ml)

Ubicación: Gualliguaica

Longitud: 38,3 metros

Materialidad: Mampostería de piedra

Estado actual de conservación: Regular

Imagen 85

Imagen situación actual túnel Maichihue



Nota. Situación actual del túnel Maichihue. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

5.-Túnel Bellavista (49,4 ml)

Ubicación: El Tambo

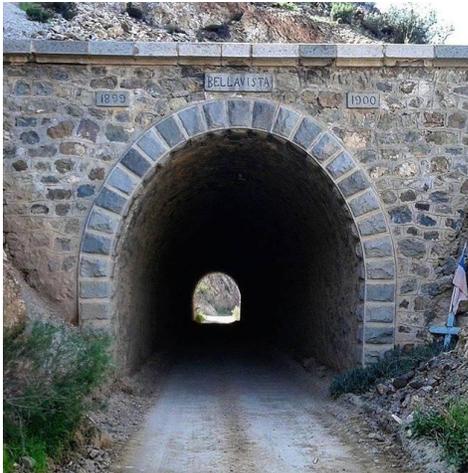
Longitud: 49,4 metros

Materialidad: Mampostería de piedra

Estado actual de conservación: Bueno

Imagen 86

Imagen situación actual túnel Bellavista



Nota. Situación actual del túnel Bellavista. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

6.-Túnel Huancara (180 ml)

Ubicación: El Tambo

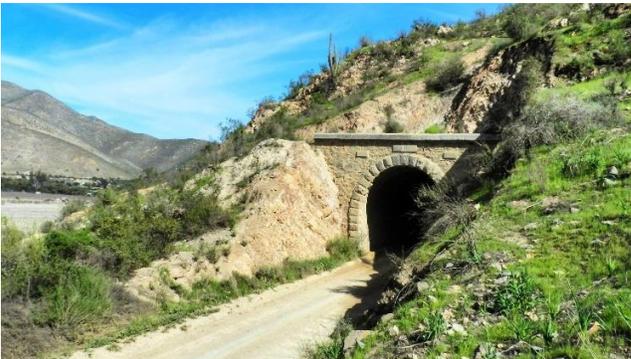
Longitud: 180 metros

Materialidad: Mampostería de piedra

Estado actual de conservación: Bueno

Imagen 87

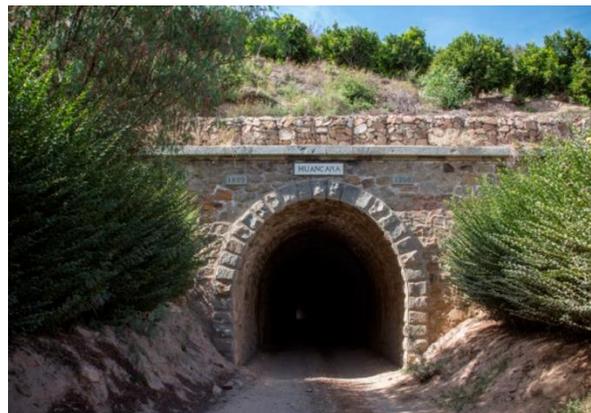
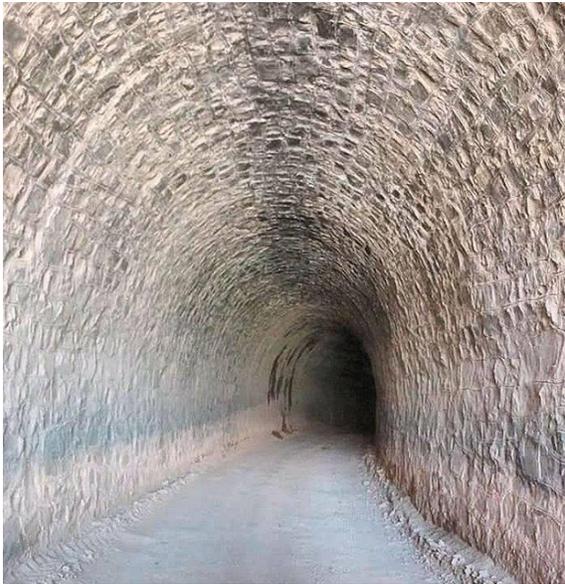
Imagen situación actual túnel Huancara



Nota. Situación actual del túnel Huancara. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

Imagen 88

Imagen situación actual túnel Huancara



Nota. Situación actual del túnel Huancara. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

Puente Yungay

Ubicación: Gualliguaica

Longitud: 77 metros

Materialidad: Albañilería de piedra, hierro y madera

Estado actual de conservación: Malo

Imagen 89

Situación actual puente Yungay



Nota. Situación actual del puente Yungay. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

Imagen 90

Imagen vista general puente Yungay



Nota. Situación actual del puente Yungay. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

Puente Noruega

Ubicación: Diaguitas

Longitud: 24 metros

Materialidad: Albañilería de piedra, hierro y madera

Estado actual de conservación: Malo

Imagen 91

Imagen situación general puente Noruega



Nota. Situación actual del puente Noruega. [Fotografía]. S.f. Elaboración propia a partir de Google Street, 2023.

12.-Trabajo con comunidades y levantamiento de información y valoración comunitaria

Debido a la extensión territorial del ramal y a la cantidad de información histórica que existe sobre este, se desestimó generar reuniones masivas o participaciones ciudadanas con los habitantes de las localidades del Elqui, sin embargo, se hace necesario considerar esta variable dentro de la presente tesis, ya que la valoración que le entregan las comunidades al ex ferrocarril es la que ha permitido a la fecha que este siga presente en la memoria colectiva. A partir de esta necesidad, se optó por realizar una búsqueda sobre material o trabajos existentes con las comunidades, tales talleres generados como parte de las actividades de elaboración de planos de turismo, PRC, PRI o PLADECO, entre otros. Además, se indagó en reportajes o entrevistas publicados en la prensa. A partir de esto, se logró extraer testimonios de las personas que utilizaron el ramal o que habitaban las localidades del Elqui cuando funcionaba el ferrocarril.

12.1.- Testimonios de habitantes de las localidades del Elqui

A continuación, se presentan algunos testimonios, que nacen a partir de entrevista u opiniones publicadas en medios escritos, portales web de historia o bien en periódicos web de la zona del Elqui.

Yúviza Rodríguez Arqueros – dirigente social de Vicuña (entrevista del 18 de diciembre del 2012 – www.memoriasdelsigloxx.cl)

Yúviza, oriunda de Vicuña, recuerda el tren elquino que “era el único medio de transporte que teníamos para movilizarnos de acá del valle hacia La Serena y a Coquimbo”. Cuenta que era esencial para estudiantes y comerciantes. Al interior del tren había un casino, donde se vendían dulces molle, té y tortillas de rescoldo. Además, “cuando sentía las campanas que anunciaban la llegada del tren corría a la estación, donde era costumbre comprar tortillas de rescoldo, té caliente y dulces de molle, un fruto típico de la región”.

Sabino Varela – ex jefe de estación en Vicuña

“la gente se vestía con las mejores ropas para esperar el tren, ya que todo giraba en torno a él, pues se podía vender y comprar productos en la parada del mismo, además, de esperar el correo.”

Estos relatos surgieron en los encuentros de memoria realizados por las comunidades de Vicuña, Gualiguaica y Altovalsol.

Para la comunidad de Altovalsol, este ramal encarna uno de los mitos que explica el nombre de la localidad. Los primeros pobladores decidieron darle ese nombre porque el ferrocarril llegaba a su estación al mediodía, cuando el sol estaba en lo más alto.

El tren elquino le daba vida al pueblo, "gracias a él teníamos acceso al telégrafo, teléfono y correo, entonces nos generaba la sensación de vivir en un lugar más moderno", cuenta Tomas

González, vecino de Gualliguaica. También afectaba los ritmos de la vida cotidiana, "la gente se arreglaba sólo para ir a ver pasar el tren, eso ya constituía una novedad".

Mientras los pasajeros subían o bajaban del ferrocarril, los vendedores ambulantes ofrecían sus productos a los viajeros y a los habitantes del pueblo.

Los domingos en la noche, los vagones se llenaban de niñas y niños que viajaban rumbo a sus escuelas en Coquimbo y La Serena, donde estudiaban en modalidad de internos. Los habitantes de Altovalsol cuentan que este viaje se caracterizaba por el alboroto de sus jóvenes ocupantes.

Otros usuarios permanentes eran los comerciantes de productos agrícolas y ganaderos, a quienes el ferrocarril les marcaba sus tiempos de trabajo. Temprano en la mañana abarrotaban los coches de carga con las mercancías que llevaban hasta las ciudades costeras, donde abastecían las ferias libres. Y en la tarde volvían a sus hogares.

Imagen 92

Mural con pintura de la estación de Diaguitas



Nota. Pintura en una de las calles de Diaguitas en donde se aprecia la ex estación del tren. (Fuente: propia, 2022)

En base a los relatos de los habitantes de las localidades del Elqui, el ex sistema ferroviario posee una alta valoración debido a los momentos que evoca, aquello situaba a cada poblado dentro del mapa de la región y generaba actividades a diario. Esta interacción entre el

12.2.- Valoración a partir de actividades culturales inspiradas en el ramal

Otra manera de conocer la valoración de la comunidad sobre el "tren Elquino" como se le llama popularmente, es mediante actividades ligadas a la cultura que se han realizado en la provincia, tales como exposiciones fotográficas, presentaciones musicales, e incluso obras de teatro. A continuación, se agregan imágenes obtenidas de la web respecto a las principales actividades que se crearon a partir del recuerdo del "tren Elquino".

Imagen 93

Prensa local y eventos sobre el tren Elquino

Continúa proyecto cultural "Recordando al Tren Elquino" por las ex estaciones de la comuna de Vicuña

By La Voz Del Norte Noviembre 27, 2010

Facebook Twitter WhatsApp

TresElquino-Proyecto

En la ex estación de trenes de Gualliguica continuará el proyecto "Itinerancia del Bicentenario: Siguiendo la Ruta del Tren Elquino Conocemos Nuestro Pasado, Presente y Futuro", iniciativa cultural por intermedio de la cual la municipalidad de Vicuña rinde homenaje a los 200 años de vida de nuestro país.

Nota. Noticia sobre proyecto cultural inspirado en el ex sistema ferroviario. [Noticia web] La voz del Norte, 2010. Obtenido de <https://www.lavozdelnorte.cl> con acceso el 10/01/2024.

Imagen 94

Publicidad de obra de teatro sobre el accidente de Gualliguica

The image contains two parts. On the left is a poster for a theatrical production titled "DESCARRILADOS 11". The poster features a central illustration of a crowd of people with various expressions of distress and anger. Text on the poster includes the title "DESCARRILADOS 11", the date "DE SEPTIEMBRE", the venue "TEATRO MUNICIPAL DE LA SERENA", and a subtitle "MUESTRA COMMEMORATIVA". It also lists the cast and crew, including names like Constanza Silva, Javier Rojas, and others. On the right is a photograph of a theatrical performance. The scene is set in a dimly lit, possibly outdoor or semi-outdoor, environment with a rough, textured wall. Several people are visible, some in period or historical costumes, engaged in a dramatic scene. One person in the foreground is wearing a dark, long-sleeved dress and appears to be in motion or gesturing.

Nota. Publicación en RRSS sobre la obra de teatro "Descarrilados". [Noticia web]. Perfil de Facebook de teatro del viento, s.f. Obtenido de <https://www.facebook.com/cia.teatrodelviento/posts> con acceso del 20/02/2024.

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO

SUSTENTABLE A 2030

Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

A continuación, se presenta un conjunto de tipologías de inversión en infraestructura MOP destacadas por los actores participantes en los talleres. Algunas ya existen y otras fueron propuestas en el marco de los requerimientos levantados para la elaboración de este plan.

Tabla 9

Tabla con infraestructura ligada al ex sistema ferroviario del Elqui

5	Ciclovía - Ciclorruta	Direcciones de: Vialidad y Obras Portuarias	Desarrollar la infraestructura emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos o en bordes costeros, orientada al tránsito y/o circulación de bicicletas.
6	Camino conector turístico (*)	Dirección de Vialidad	Habilitar camino público de conectividad terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y en que una de sus importantes funciones es la de conectar destinos turísticos.
8	Infraestructura cultural (*)	Dirección de Arquitectura	Construir, conservar y restaurar la edificación de carácter público destinada a albergar, principalmente, a museos o centros de difusión y creación de la cultura y las artes.
9	Infraestructura de información y servicios turísticos (*)	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a: <ul style="list-style-type: none"> • Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. • Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).
14	Edificación Patrimonial	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a rescatar y poner en valor inmuebles o áreas de reconocida importancia patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración.
15	Ruta escénica	Dirección de Vialidad	Construir caminos o tramos de caminos que se emplazan en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y/o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayudan a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorecer el desarrollo turístico del territorio. Entre las obras complementarias destacan: miradores, ciclovías o ciclorrutas, aceras, pasarelas, áreas de detención, descanso e interpretación, paraderos, refugios e iluminación.
16	Sendero Interpretativo (*)	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolla en algún área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

Nota. Tabla resumen con la infraestructura que debiese abordar el plan de apoyo al turismo sostenible, de acuerdo a propuestas en talleres y reuniones con entidades públicas y agrupaciones locales. [Tabla]. Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable a 2030 - Coquimbo, 2018. Obtenido de <https://biblioteca.digital.gob.cl/items/80724f5f-28bd-46ff-ac2b-c70c4c930e07> con acceso del 20/02/2024.

Tabla 10

Tabla con infraestructura ligada al ex sistema ferroviario del Elqui

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINAN-CIA-MIENTO	DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	ETAPA	PLAZO
		Construcción de senda no motorizada "elqui pedaleable"	Sendero interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del elqui - la serena - coquimbo	Prefactibilidad	Mediano
		Mejoramiento / puesta en valor de patrimonio arquitectónico de vicuña	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Valle del elqui	Ejecución	Largo

Nota. Tabla resumen con la infraestructura que debiese abordar el plan de apoyo al turismo sostenible, de acuerdo a propuestas en talleres y reuniones con entidades públicas y agrupaciones locales. [Tabla]. Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable a 2030 - Coquimbo, 2018. Obtenido de <https://biblioteca.digital.gob.cl/items/80724f5f-28bd-46ff-ac2b-c70c4c930e07> con acceso del 20/02/2024.

Tabla 11

Tabla con tipologías de proyectos ligados al ex ramal del Elqui

N°	TIPOLOGÍA	INSTITUCIONALIDAD	DEFINICIÓN
14	Ruta Escénica	MOP	Vía de comunicación terrestre, o tramos de la misma, emplazados en una zona de alto valor paisajístico o turístico, que requiere un tratamiento diferenciado, destinado a preservar y proteger tales cualidades. En estas vías debe considerarse parámetros de diseño diferentes a los habituales, en aspectos como velocidad, radios de curvatura, anchos y señalética. Pueden incorporar miradores y zonas de descanso, con estacionamientos seguros para los usuarios. En algunos sectores las rutas escénicas pueden comprender o tener acceso a ciclorutas o sendas peatonales, que se adentran en zonas prístinas y no alteradas.
15	Sendero Interpretativo	NO MOP	Sendero no motorizado cuyo trazado se desarrolla en alguna área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas privadas o pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.

Nota. Tabla resumen con la infraestructura que debiese abordar el plan de apoyo al turismo sostenible, de acuerdo a propuestas en talleres y reuniones con entidades públicas y agrupaciones locales. [Tabla]. Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable a 2030 - Coquimbo, 2018. Obtenido de <https://biblioteca.digital.gob.cl/items/80724f5f-28bd-46ff-ac2b-c70c4c930e07> con acceso del 20/02/2024.

13.-DIAGNÓSTICO GENERAL

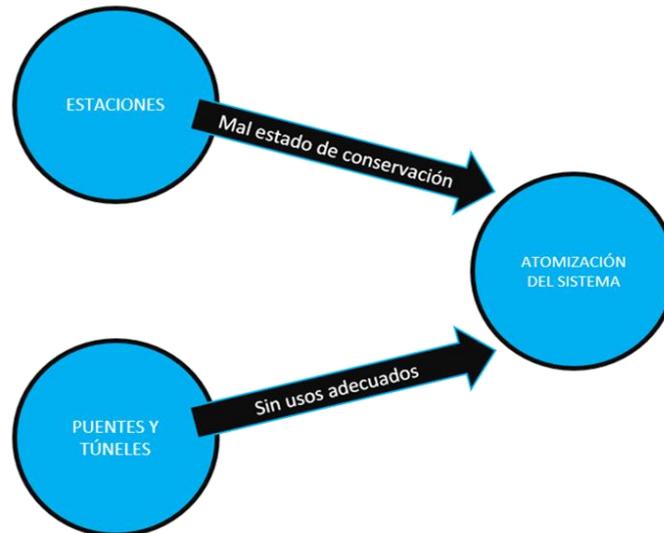
Diagnóstico general /fundamentando la problemática a solucionar.

Las estaciones se encuentran en su mayoría con graves daños a nivel de revestimiento como también a nivel estructural, esto debido a la falta de mantención desde el momento del cierre del ramal, sumado al desuso, lo que ha significado la generación de espacios abandonados o residuales. Como factores principales de las lesiones que poseen los inmuebles, podemos indicar los factores bióticos, antrópicos, ambientales y mecánicos.

En cuanto a los túneles y puentes, estos por su naturaleza y material constructivos, no poseen grandes daños, a pesar de no recibir ningún tipo de mantenimiento y de estar sometidos a las condiciones climáticas de la zona, sin embargo, su problemática radica en la subutilización que poseen hoy.

Imagen 95

Esquema explicativo de la atomización del sistema ferroviario del Elqui



Nota. La atomización del sistema se produce por el mal estado de conservación y porque los elementos que parecen como vestigios, no han sido adecuados a los usos actuales. [Esquema] autoría propia, 2023

A continuación, podemos indicar a modo general la situación actual del ramal:

- Se presenta como un patrimonio tangible en abandono, generando espacios residuales
- Patrimonio con mal estado de conservación, lo que conlleva a que permanezca invisibilizado
- Subutilización de elementos conectores (túneles, puentes, faja de la vía) lo que conlleva a la pérdida de la continuidad del sistema – elementos separados

Esto conlleva a la gran problemática del ramal, la cual podemos identificar como la ATOMIZACIÓN DEL CONJUNTO FERROVIARIO

Por otra parte, los requerimientos de las localidades y los usos actuales son muy diferentes a los de hace 50 años atrás, por lo cual detectamos que los vestigios del ramal no se han adaptado a los requerimientos actuales, de tal manera se debe considerar la reutilización de los elementos que compusieron el sistema ferroviario del Elqui, a los cuales se les deben agregar nuevos elementos, con materiales y usos contemporáneos que ayuden a complementar y vincular los diversos elementos y usos que estos tendrán, para devolverle así la condición de SISTEMA.

La condición de sistema es fundamental para que el patrimonio ferroviario del Elqui pueda perdurar, sin la necesidad de hacer retornar el servicio ferroviario como tal, ya que las condiciones y requerimientos actuales de las localidades no van en el sentido de la necesidad de conectividad ni en el intercambio de materias primas, sino más bien, van más ligados a temas culturales, económicos y turísticos.

Una buena alternativa es aquella relativa al turismo patrimonial a partir de la reconversión de los elementos del ramal de forma sustentable, asegurando una perdurabilidad en el tiempo al patrimonio ferroviario.

14.-DEFINICIÓN DE LOS CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

A continuación, se detallan los criterios de intervención que se proponen para el plan de trabajo referente a los elementos que componen los vestigios del ferrocarril del Elqui.

AUTENTICIDAD

La aplicación del principio de autenticidad supone respetar la obra en su historicidad, tanto en sus aspectos constructivos, como estéticos, conservando el mensaje y la materialidad. La autenticidad, como cualidad, permite discernir, además, sobre los sentidos – potencialidades aún no resueltas en la obra, y que pueden ser “sacados a la luz”, actualizados en el proceso de diseño proyectual.

INTERVENCIÓN MÍNIMA / EFICIENCIA PROYECTUAL

El criterio de la mínima intervención, enfatiza la importancia de aprovechar al máximo las cualidades arquitectónicas y urbanas del preexistente, tanto desde el punto de vista social y cultural, como desde su potencia físico-energética, revelando el principio de manejo sustentable y ecológico de los recursos culturales existentes, evitando por esta vía el aumento de costos económicos asociados.

COMPATIBILIDAD MATERIAL Y DIFERENCIACIÓN

“El reemplazo de las partes faltantes debe integrarse armoniosamente con el todo, pero al mismo tiempo debe ser fácilmente distinguible del original para que no se falsifique la evidencia histórica” (Punto 5_carta de Atenas).

“Medios de refuerzo deben disimularse para no alterar el aspecto y el carácter del edificio por restaurar. Se recomienda especialmente su uso en los casos en que se logra conservar los elementos in situ evitando los riesgos del desmontaje” (Punto 5_carta de Atenas).

INTERVENCIÓN / OPTIMIZACIÓN FUNCIONAL Y DE CAPACIDADES INSTALADAS (ENERGÉTICAS, SOCIALES Y ECONÓMICAS)

El criterio de optimización en las intervenciones de rehabilitación en arquitecturas de valor patrimonial, está actualmente apoyado en el objetivo transversal de un desarrollo sostenible para las funciones de la ciudad, vinculándose estratégicamente con la necesidad de aumentar, mejorar y perfeccionar la calidad de vida económica y social de los habitantes. Es decir, es un criterio que permite mejorar la función cultural de la arquitectura preexistente.

15.- PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

La propuesta de la presente tesis, consiste en un plan de intervención a nivel territorial de los vestigios del ex sistema ferroviario del Elqui, elementos que poseen un carácter patrimonial por sus atributos históricos, sociales y constructivos principalmente, pero que además poseen una alta valoración en la provincia debido a lo que representó en la vida de las personas de las localidades por las cuales se emplazaba el sistema ferroviario del Elqui.

Esta propuesta se genera a partir de la inquietud de resolver la problemática que afecta al ex ramal Elquino, pero a la vez, se genera debido a la necesidad de explorar otros ámbitos de intervención sobre el patrimonio arquitectónico, ya no desde la unidad o desde la singularidad de un inmueble, si no que atendiendo la condición de conjunto de inmuebles y sobre todo como estos se vinculan entre sí y con el territorio en el cual se emplazan, teniendo como punto principal a considerar, la caracterización patrimonial que poseen estos elementos.

Además, este estudio busca generar un plan maestro o rector enfocado en el conjunto, es decir a nivel territorial y que sirva como marco para que, en el futuro, se pueda realizar el diseño de un proyecto de intervención arquitectónica, que incluya planos, especificaciones técnicas entre otros.

Los principales puntos que deberá considerar la propuesta, son aquellos que aborden los siguientes conceptos:

Lineamientos de intervención

Revisión y análisis general de los vestigios del sistema ferroviario

Definición de nuevos usos para los vestigios

Propuesta conceptual de nuevos elementos a considerar

Es necesario aclarar que en la presente tesis no se busca diseñar un proyecto de arquitectura, sino que lo que se busca es el ejercicio previo a este, es decir el estudio del caso y la propuesta general, a modo de trazos o partido general en el cual se establezcan límites de intervención, elementos de manera conceptual, materialidades principales a considerar, definición de nuevos usos para los vestigios, entre otros.

PAUTA A CONSIDERAR EN LA PROPUESTA

-Revisión a escala macro de los vestigios del sistema ferroviario

Introducción de la propuesta y de la situación general del ex sistema ferroviario, en el cual se indique el contenido, propuesta y objetivos del plan. Además, se deberá delimitar espacialmente el polígono de intervención en un mapa del territorio, objetivos adicionales entre otros.

-Tabla comparativa de la situación actual de las estaciones

Con los datos recolectados en terreno, se realizará al menos una tabla comparativa que permita diferenciar la situación actual de cada elemento existente del ex sistema ferroviario, en la cual se consideren aspectos como estado de conservación actual, propietario, uso actual, protección oficial, entre otros.

-Lineamientos generales de intervención

A partir del diagnóstico generado en el presente estudio, y como una manera de solucionar la problemática existente, se describirán los lineamientos principales sobre los cuales se deberá basar el diseño de un proyecto para intervenir los vestigios del sistema ferroviario del Elqui. Además, estos lineamientos, a nivel conceptual deben ir en concordancia con lo indicado en el marco teórico, de manera que exista coherencia entre el estudio previo y la propuesta.

- Mapa general de la zona a intervenir

Se deberá considerar la confección de un mapa que permita visualizar por completo el área a considerar para la presente propuesta. Esto nos permitirá comprender de mejor manera como el ex sistema ferroviario se emplaza en el territorio, ese decir será un mapa de contexto y en el cual se deberán indicar aspectos geográficos del territorio.

- Mapa por tramos con la situación propuesta

Principalmente en esta se trazará la ubicación de la ciclovía que permitirá la vinculación entre los distintos elementos que en el pasado conformaron el sistema ferroviario.

Tramo entre estaciones

Identificación y ubicación de los elementos existentes en el mapa del tramo

Propuesta inicial de nuevos elementos a incluir por tramo

Indicación preliminar del estado de conservación y propuesta de nuevo uso de cada elemento.

-Propuesta ex faja ferroviaria

Se propondrán nuevos usos de acuerdo a requerimientos y condicionantes actuales, cuya función principal es permitir el desplazamiento entre las estaciones de manera que se puedan generar las condiciones de sistema que poseía el ramal de manera primigenia.

-Propuesta de nuevos usos para las estaciones

Se deberá generar una propuesta de acuerdo a los antecedentes recopilados en el estudio, y para lo cual se debe considerar lo siguiente:

Situación actual

Estado de conservación

Situación propuesta (nuevo destino)

Acciones de intervención

-Propuesta de nuevos usos para las túneles y puentes

Al igual que con las estaciones, se realizará una propuesta de nuevos usos para cada uno de los túneles y puentes que perduran al día de hoy a modo de vestigios del sistema ferroviario del Elqui.

En general, a diferencia de las estaciones, los usos propuestos tienen que considerar además que tanto los túneles como puentes deben permitir el libre tránsito de personas, ya sea a pie o en bicicleta, función sobre la cual se podrán proponer nuevas que sean compatibles con este libre tránsito de personas.

16.-DESARROLLO DE LA PROPUESTA O PRODUCTO

La propuesta para abordar la intervención en los vestigios del ex sistema ferroviario del Elqui, se contempla en el documento anexo llamado “propuesta AFE”

17.-CONCLUSIONES

A partir de todo lo anteriormente expuesto, y luego de estudiado los aspectos principales de la situación actual del ex sistema ferroviario del Elqui, se pueden obtener varias conclusiones, de las cuales analizaremos las más importantes a continuación:

La importancia del ramal elquino en la provincia del Elqui

El ex sistema ferroviario del Elqui posee una gran importancia dentro de la provincia del Elqui debido a que fue el primer medio de conectividad entre las grandes urbes de la costa con las pequeñas localidades del interior, lo que trajo consigo acceso a servicios y productos que repercutieron en el diario habitar de las localidades del Elqui.

Actualmente los vestigios del sistema poseen una alta valoración por parte de la comunidad, debido a que para las generaciones que lo vivieron, evoca un pasado de auge de las localidades que conectaba el ex sistema, y para las generaciones actuales debido a esa expectativa o curiosidad de acceder al valle de Elqui por un medio diferente al automóvil.

La necesidad de nuevos espacios públicos en la conurbación

Actualmente, debido a la calidad de vida que ofrece la conurbación de La Serena-Coquimbo, existe una densidad de habitantes que va en aumento, no así los espacios públicos disponibles para actividades al aire libre, deportes u ocio, debido principalmente al aumento del valor del suelo en virtud de la alta demanda de infraestructura habitacional y comercial, quedando relegados los espacios públicos de calidad. En ese sentido, debido a su cercanía con la conurbación (15 kms) la utilización de la franja del ex ramal elquino y los espacios adyacentes a las estaciones de trenes, representa una gran oportunidad de resolver esta problemática, es decir entregándole espacios a las actividades que requieren los habitantes de la ciudad, pero fuera de los límites de esta. Con esto además se logra descentralizar o descongestionar los pocos espacios públicos que permiten actividades al aire libre, los cuales en época estival se saturan de personas, quitándole calidad a estos espacios.

La posibilidad de revitalizar los poblados del Elqui por donde en su momento pasó el ferrocarril

A partir del crecimiento del turismo, estos poblados quedaron relegados a un segundo lugar debido a la popularidad que fueron adquiriendo localidades como Paihuano, Pisco Elqui y otras localidades de la comuna de Paihuano.

Un ejemplo de cómo afectó el cierre del ramal en el crecimiento de las localidades es el caso de Rivadavia, ya que esta al ser la última estación del ramal, se posicionó como la capital turística del Valle del Elqui, al ser la estación más alejada de La Serena y que permitía a las personas que habitualmente disfrutaban de la costa, estar disfrutando de los paisajes pre cordilleranos, tales como montañas y ríos, como así también de un paseo seguro y accesible para cualquier estrato social en cuanto al costo económico del uso del ferrocarril.

Sobre la adaptación de las estaciones a usos actuales

Uno de los desafíos para revitalizar el ex ramal elquino es el que corresponde a proponer nuevos usos que sean compatibles desde el punto de vista social y cultural con estos elementos que se encuentran en el territorio a modo de vestigios. La complejidad está, en que estos nuevos usos a contemplar en una propuesta de intervención deben considerar en primer lugar aspectos identitarios, sociales y culturales del lugar en donde se emplazan, de modo que la reutilización o readecuación de estos elementos mediante la aplicación de nuevos usos no se alejen o difieran de la realidad actual de las comunidades en donde se emplazan.

Recuperar uno de los patrimonios con mayor extensión en la región

La principal singularidad del ramal Elquino respecto al resto de inmuebles considerados patrimonio en la región, es que se establece como un sistema a lo largo del río Elqui debido a la sumatoria de elementos (que hoy aparecen como vestigios) construidos que se vinculan entre sí mediante un corredor o ruta que atraviesa el paisaje natural del valle.

Es un gran desafío entonces, recuperar un espacio que históricamente vinculó los poblados del interior con las grandes urbes de la costa, ya que, debido a su extensión, una posible intervención tendría una repercusión considerable ya que su radio de influencia abarcaría al menos 90 kms y 11 poblados.

Metodología para abordar la intervención en el sistema ferroviario en desuso

Uno de los desafíos que se abordaron en la presente tesis es la manera correcta de abordar un proyecto de intervención patrimonial a escala territorial, por lo cual es importante destacar la metodología propuesta para generar el plan de intervención. Esta metodología apuesta por proponer un plan a partir del concepto de sistema, enfocado en el patrimonio tangible que representa el ferrocarril en el Elqui, y tomando en consideración el impacto de este en las comunidades y paisaje natural sobre las cuales se extiende el ex ramal.

RESULTADOS ESPERADOS AL INTERVENIR UN SISTEMA FERROVIARIO EN DESUSO

- Resolver la problemática
- Desarrollar una metodología idónea para este tipo de sistema
- Reutilizar instalaciones existentes albergando nuevos requerimientos de las localidades
- Mantenimiento del patrimonio arquitectónico a largo plazo
- El uso constante y adecuado por parte de la comunidad de los elementos del sistema, permitirán que este se sustente por sí solo a lo largo del tiempo
- Beneficios

17.-REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Anales del Instituto de Ingenieros ,1892. Estudio sobre los Ferrocarriles vecinales. Tomo III. s.i. pp 141.

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. Ferrocarril Caldera-Copiapó. Memoria Chilena. Disponible en <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-3401.html> . Accedido en 26/5/2022.

Campaña,J.J. (1894). Reestructuración del ferrocarril de Coquimbo, imprenta del Universo, 1894.

Chile del 1900 (2021): <http://chiledel1900.blogspot.com/>

Concha M. (1871). Crónicas de La Serena

Espinoza E. (1895) Geografía descriptiva de la república de Chile. Imprenta y encuadernación Barcelona

Ferrocarriles de Coquimbo. (s.f). Tren Elquino [artículo web]. El Pirquén. Recuperado de: <https://elpirquen.cl/wp/2022/03/06/ferrocarriles-de-coquimbo/> [26/05/2022].

Fuentes Campos J. (2012). Recuerdos del tren Longino entre valles, cerros y mar. CNCA.

Geovirtual. (2021) <https://www.geovirtual2.cl/Ferrocarril-Chile-Coquimbo/Ferrocarril-Chile-La-Serena-Rivadavia-01.htm>

González Rivera. L, (2012) Vicuña, un viaje al pasado. Recuperado de https://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/articles-4074_archivo_01.pdf

González Rodríguez S. (2020). Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la Región de Coquimbo. Imprenta USACH.

Henríquez, N. (2016). Ramal Coquimbo-Rivadavia y desarrollo urbano. Rol de las infraestructuras ferroviarias en el ordenamiento territorial de los valles agrícolas en Chile, [Tesis de magister, Universidad de Chile]. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/141424>.

Iglesias G. (s.f). Historia del FFCC de La Serena a Rivadavia [artículo web]. Amigosdeltren.cl. Recuperado de <https://www.amigosdeltren.cl/historia-fc-la-serena-rivadavia> [6/08/2009].

Layuno. (2012). La problemática de la valoración y recuperación del patrimonio y el paisaje industrial rural. El caso de las minas de plata de Hiendelaencina (Guadalajara, España). Apuntes, 308.

Marín Vicuña S. (1900). Estudios de ferrocarriles chilenos. Imprenta Cervantes.

Núñez Olaechea S. (1910). Los ferrocarriles del estado, Generalidades de Chile y sus ferrocarriles. Imprenta y encuadernación Chile

Rodney Long. W (1930). Railways of South América. Goberment printing office.

Ross A. (1890). Memoria sobre los ferrocarriles en Chile. Imprenta Du Pont.

Rivadavia, la última frontera (2021). <http://patrimoniорivadavia.cl/>