

**ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA  
DEL CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES  
Miércoles 16 de diciembre de 2020**

***Sección solicitud de declaratoria como MN en la categoría de MH del Puente Ñipas***

En nombre de la Constitución y la Ley se abre la sesión, por videoconferencia, a las 15.07 horas.

La sesión es presidida por el Sr. Emilio De la Cerda Errázuriz, Subsecretario del Patrimonio Cultural y Presidente del CMN. Además contó con la participación del Sr. Erwin Brevis Vergara, Secretario del CMN.

Participaron los siguientes consejeros: Carlos Maillet Aránguiz, Director del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural y Vicepresidente Ejecutivo del CMN; Gastón Fernández Montero, representante de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía; Mauricio Uribe Rodríguez, representante de la Sociedad Chilena de Arqueología; Fernando Pérez Oyarzún, Director del Museo Nacional de Bellas Artes; Emma De Ramón Acevedo, Subdirectora Nacional de Archivos y Conservadora del Archivo Nacional; Alejandra Vidal Elgueta, representante del Colegio de Arqueólogas y Arqueólogos de Chile; Magdalena Krebs Kaulen, consejera experta en conservación y restauración; César Millahueique Bastías, representante de la Sociedad de Escritores de Chile; Felipe Gallardo Gastelo, representante del Instituto de Historia y Patrimonio de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile; Raúl Irrázabal Sánchez, Director Nacional de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas; Beatriz Román Alzérreca, representante del Servicio Nacional de Turismo; Cecilia García - Huidobro Moroder, representante del Instituto de Conmemoración Histórica; Coronel Rodrigo Candia Manríquez, representante del Ministerio de Defensa Nacional; Raúl Palma Larrea, representante del Colegio de Arquitectos de Chile; Macarena Ponce de León Atria, Directora del Museo Histórico Nacional y Raúl Letelier Wartenberg, asesor jurídico, representante del Consejo de Defensa del Estado.

Excusaron su asistencia los siguientes consejeros: María Paz Troncoso Pulgar, representante del Ministerio del Interior; María Loreto Torres Alcoholado, representante del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Mario Castro Domínguez, Director del Museo Nacional de Historia Natural.

Asistieron también las Sras. Fernanda Larraín, Jefa de Gabinete y Natalia Severino, asesora del Subsecretario del Patrimonio Cultural.

Ha solicitado y se ha accedido a que participe en la sesión la Asociación de Generadoras de Chile, representada por los Sres. Claudio Seebach, Presidente Ejecutivo; Camilo Charme, Director de Asuntos Regulatorios; Nicolás Westenenk, Director de Medio Ambiente y Cambio Climático y la Sra. Macarena Álvarez, Directora de Asuntos Comunitarios y Buenas Prácticas.

Estuvieron presentes también las siguientes personas de la Secretaría: Susana Simonetti, Pablo Cuevas, Carlos Ortiz, Carmen Gloria Silva, Pierre de Baeremaecker, Juan Carlos García, Pablo Aranda, Isabel Barrios, Gloria Núñez, Claudia Jiménez, Ana Barrera, Daniela Díaz, Javier Ruiz, Cristián Aravena, Eduardo Silva, Fernanda Toledo, Marcela Becerra, Fernanda Lathrop, Lisette López, Francisca Correa, Mauricio González, Mariano González, Pablo Jaque, Javiera Abalos, Patricio Carvajal y Jorge Placencia.

## ÁREA REGIONAL

### *Solicitud de declaratoria como MN en la categoría de MH del Puente Ñipas*

El Sr. Jorge Sabag Villalobos, H. Diputado de la República, mediante oficios Ord. N° 9664 del 04.06.2009, Ord. N° 6335 del 18.04.2012 y Ord. N° 12.682 del 29.09.2015, solicitó la declaración como MN en la categoría de MH del Puente Ñipas, ubicado en las comunas de Ránquil y Portezuelo (Ingresos CMN N° 4174 del 19.07.2009, N° 3298 del 26.04.2012 y N° 6246 del 05.10.2015). La Sra. Rossana Yáñez Fuller, Gobernadora de la Provincia de Itata; el Sr. Benito Bravo Delgado, Alcalde de Ránquil y el Sr. René Schuffeneger Salas, Alcalde de Portezuelo, mediante carta del 21.10.2020, presentaron también la solicitud de declaración de este bien (Ingreso CMN N° 6279 del 25.11.2020).

Antes de recibir la carta de respaldo de los Alcaldes y la Gobernadora, por Ord. CMN N° 3951 y N° 3952 del 04.11.2020, se solicitó su opinión al Sr. René Schuffeneger Salas, Alcalde de Portezuelo y al Sr. Benito Bravo Delgado, Alcalde de Ránquil. Este último respondió por Ord. 716 del 04.11.2020, pronunciándose a favor de la declaratoria (Ingreso CMN N° 6537 del 09.12.2020).

El Puente Ñipas se ubica sobre el río Itata a la altura de la localidad de Ñipas, y cruza el límite de las comunas de Ránquil y Portezuelo.

La propiedad del inmueble corresponde a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, cuya opinión se solicitó mediante Ord. CMN N° 3953 del 04.11.2020, estableciendo un plazo de respuesta de 15 días hábiles administrativos contados a partir de su envío, realizado el día 11.11.2020. A la fecha, no se ha obtenido respuesta formal por parte del propietario, que acusó recibo el día 18.11.2020 y asignó el N° de Proceso MOP 14446263.

Dentro de las actividades informativas respecto a la declaratoria, el 11.11.2020 se realizó la visita de la Subsecretaría de Patrimonio Cultural al Puente Ñipas, actividad que contó con la participación de autoridades de la región y comunales. Además, el 24.11.2020 se realizó un encuentro ciudadano en apoyo a la declaratoria como MH del Puente Ñipas, organizado por el Servicio País - Ránquil, con apoyo de las Municipalidades de Ránquil y Portezuelo.

El Puente Ñipas se encuentra inserto en Zona Rural de la Ordenanza Local de los PRC vigente de Ránquil y de Portezuelo.

#### *Antecedentes históricos*

La construcción del Puente Ñipas se enmarca en el proceso de conexión ferroviaria del país, en particular de la construcción del ramal Rucapequén-Tomé, que fomentó el desarrollo de poblados y potenció el desarrollo de la actividad vitivinícola del Valle del Itata.

En 1888 se inició la construcción del ferrocarril que une Concepción con Penco. Luego se inició el proyecto de unir Chillan con Tomé, con lo cual se decidió extender esta línea hasta Penco, dando origen al ramal que unió Chillan y Concepción. Posteriormente, entre los años 1904 y 1906, se levantó el primer tramo del ramal Rucapequén – Tomé, entre las localidades de Rucapequén y Confluencia. La construcción de este ramal culmina con la construcción del segundo tramo entre Confluencia y el puerto de Tomé en los años 1910 – 1916.





Mediante la construcción de puentes sobre el río Itata y posteriormente con el ferrocarril, se logró una mayor conexión entre las localidades del interior del Valle del Itata, lo cual permitió una mejor distribución de productos agrícolas a los puertos y ciudades del país:

- MH Puente Viejo sobre el río Itata (Coelemu): construido entre 1914 y 1916 para reponer la comunicación vial, tras la destrucción del puente original en 1898 a consecuencia de la crecida del río.
- MH Puente Confluencia (Chillán-Portezuelo): construido durante la década de 1910 y reparado en la década de 1930.
- Puente Ñipas (Ránquil-Portezuelo): construido entre 1921 y 1923, para comunicar la zona norte del Valle del Itata con la estación Ñipas, ubicada en el poblado de Ñipas (Ránquil).

A partir de la construcción del segundo tramo del ramal Rucapequén-Tomé, entre las localidades de Confluencia y Tomé, en el período 1910-1916, entre los años 1911 y 1912 se erige la Estación Ñipas en esta localidad. Previo a la construcción del puente, la conectividad de las personas, animales, productos agrícolas y pipas desde el lado norte del río Itata a la Estación Ñipas se realizaba mediante barcas y embarcaciones menores.

Entre 1921 a 1923 se construyó el Puente Ñipas, cuyo proyecto fue realizado por la Inspección de Puentes de la Dirección General de Obras Públicas y ejecutado por la Compañía General de Construcciones (Alemania), que tenía su sede en la ciudad de Frankfurt. La construcción del Puente Ñipas en conjunto con la construcción del ramal Rucapequén – Tomé, potenció significativamente el desarrollo urbano de la localidad de Ñipas, la cual se configuró como el principal centro urbano de la comuna de Ránquil.

El puente se destaca por su aporte a la estructura vial y de comunicación de la zona del Valle del Itata. Se conecta con las rutas N-68 (a Confluencia, Quinchamalí) y N-60 O (a Portezuelo), por su acceso norte, y con calle O´Higgins (acceso norte a Ñipas) y la ruta O-122, que se empalma con Ruta O-66-N, conectándose con la Autopista del Itata, por su acceso sur.

### *Antecedentes arquitectónicos*

Se presentan las características arquitectónicas y constructivas de los puentes sobre el río Itata:

- Año 1914-1916 - MH Puente Viejo sobre el río Itata (Coelemu): La estructura de 900 m de longitud está conformada por una sólida base de vigas y pilares metálicos, cubiertos por un entablado de madera de roble pellín.
- Década 1910 – Año 1930- MH Puente Confluencia (Chillán-Portezuelo): La estructura de 521 m de longitud está conformada por dos estribos de hormigón armado y 26 cepas de cuatro tipos diferentes; las más antiguas son de estructura tipo marco con 2 pilares inclinados y viga cabezal, tablero de madera y un descanso.
- Año 1923 - Puente Ñipas (Ránquil-Portezuelo): La estructura de 600 m de longitud está conformada por dos estribos de hormigón armado y 26 cepas de estructura tipo marco con 2 pilares inclinados y viga cabezal, tablero de hormigón armado y dos descansos.

El Puente Ñipas constituye uno de los muchos puentes proyectados por la Dirección de Obras Públicas en hormigón armado, sistema constructivo que comenzó a ser empleado desde 1910 en el país para la construcción de puentes carreteros. El puente tiene 600 m de largo, divididos en 27 tramos de 22,40 m de luz, a excepción de los dos extremos de 20 m. Es de vía simple y tiene dos secciones de doble vía, que corresponden a descansos, de 24,88 m de largo, que dividen al puente en tres partes iguales.

La superestructura está formada por dos vigas rectas longitudinales de hormigón armado, y el piso es del mismo material. El ancho entre guarda-ruedas es de 3,50 m y el ancho libre entre barandas es de 4,50 m. La calzada está constituida por un conglomerado de arena y asfalto sobre la losa de concreto armado. Las vigas están trabadas entre sí por seis vigas transversales en cada tramo. La infraestructura está constituida por marcos rígidos que descansan directamente sobre tubos huecos de hormigón armado, fundados sobre pilotes de hormigón armado hincados hasta 20 m en el lecho del río mediante la técnica de dragado interior.

#### *Antecedentes sociales*

El Puente Ñipas ha sido objeto de diversas manifestaciones y eventos culturales en su lado sur, como las que se detallan a continuación:

- Concurso del Vino de Ránquil y del Itata Profundo: se celebra desde el año 1997, en la ribera sur del Río Itata, con exposición de vinos locales y de vinos espumantes, concurso de gastronomía chilena y vinos, cursos de maridaje y de cata de vinos, exposición de productos agrícolas, juegos populares, circuitos turísticos, música y danza folclórica y fiesta huasa.

- Carnaval de Verano de Ránquil: se realiza durante el mes de febrero, con presentaciones de variados artistas y elección de reina, algunas fechas se desarrollan junto al puente.
- Fiesta de la Cerveza Ñipas – Ránquil: realizada desde 2015 en la ribera sur del río Itata, con muestra de cervezas de producción artesanal de la zona y la región, junto a presentación de artistas.
- Lugar de esparcimiento de la comunidad del sector: En general, el valor paisajístico del río Itata y las características de su ribera sur propicia su uso en época estival como playa y zona de camping, con alta afluencia.

Se expone la propuesta de valores y atributos identificados por la OTR.

### *Debate*

La consejera Cecilia García Huidobro plantea la importancia de la implantación del ferrocarril y sus ramales en distintas regiones del país. Destaca que el ferrocarril generó un patrimonio arquitectónico muy importante y que relevar parte de ese patrimonio perdido es una oportunidad increíble.

El consejero César Millahueique comenta que lo que lo expuesto es un sistema de comunicación en una región compleja geográficamente, que resuelve todas las adversidades geográficas de la zona y genera una vida mucho más amable. Señala que el hecho de que sea un espacio de reunión en el verano no es casual, son generaciones que fueron otorgándole valor, y sumándose a las palabras de la consejera García Huidobro, considera que es parte del patrimonio ferroviario también. Agrega que después resultó muy doloroso la pérdida del ferrocarril y del tramo entre Ñipas y Tomé, por la forma de vida que se había desarrollado ahí era muy importante. Finaliza su intervención señalando que el ferrocarril para Chile ha sido muy importante y eso se ve relevado con la fuerza en que está presente en el imaginario social.

El consejero Fernando Pérez agradece la presentación, muy detallada, muy completa y con algunos materiales gráficos muy interesantes, junto con confirmar el interés del caso. Resalta el interés de la serie de puentes sobre el río Itata, porque el paso de puentes metálicos a puentes de hormigón señala un cambio tecnológico y cultural que no es solo chileno, es mundial, porque a partir de la Primera Guerra Mundial se produce una escasez de acero y se fomenta la construcción en hormigón. Chile no fue una excepción, construyéndose obras impresionantes como la Maestranza de San Bernardo y otras que estaban proyectadas en acero y se ejecutaron en hormigón. Recalca la noción de sistema subrayada en la presentación y después en los comentarios.



Respecto a los límites, el consejero Pérez consulta si en el ancho de 10 m hacia cada lado están cubiertas esas bases mayores, para que no quede ninguna parte fuera, que ocasione un problema y que después se tengan que modificar los límites; además, manifiesta preocupación por los límites de las llegadas, los considera un poco ajustados, especialmente el de la zona sur.

El consejero Mauricio Uribe valora la iniciativa y solicita que se incluyan los valores más generales relevados en el debate, sobre el sistema ferroviario, destacando tanto los valores e importancia local con lo nacional y general. Se trata de los remanentes de una parte de un sistema propio de un importante momento de las dinámicas del país por largo tiempo y que también formó parte de las dinámicas de la ingeniería o de la arquitectura, a nivel más amplio en el caso chileno. Esos valores más nacionales y universales podrían fortalecer aún más esta declaratoria.

El consejero Gastón Fernández destaca el valor histórico del bien. Su padre era ferroviario La Calera a La Serena y la red norte que empezó en 1913 quedó obsoleta y fue vendida, un hecho que ha sido analizado por varios historiadores como tremendo error histórico de Chile. Por eso es que proteger cualquier tramo de la línea férrea a través del país, que significó una inversión con tanta visión desde el tiempo de Balmaceda, es bienvenida.

El ST del CMN Erwin Brevis expresa que este puente responde no solamente a un sistema asociado a una infraestructura, sino a un sistema cultural, sostenido principalmente desde la existencia del Valle del Itata como un tesoro vitivinícola. Es en el Valle del Itata donde nace el vino en Chile, donde se encuentran las cepas más antiguas y la primera zona vitivinícola con denominación de origen del país. Este puente lo que hace es unir como un sistema, al igual que el Puente Confluencia, todo ese sistema productivo. Sin la existencia de estos puentes, probablemente no existiría la producción vitivinícola y su presencia en el territorio. A su vez, está asociado directamente a otras presencias patrimoniales como Quinchamalí, como al mismo Puente Confluencia que fue declarado MH como parte de un gran sistema cultural.

En cuanto a la delimitación, la ST aclara que dentro de los 20 m que mide el ancho del polígono de protección, se incluyen las cepas en su totalidad, quedando un espacio holgado en ambos lados para proteger la estructura completa; en el caso de los accesos, en el acceso norte, el límite se fija en la solera norte de la ruta N-620, por lo que se tiene una calle de separación, y por el lado sur, desde el estribo, desde donde terminan estos muretes de acceso al puente, el límite se fija a 10 m, quedando todos los elementos que componen el puente: carpeta, accesos, estribos, cepas y fundaciones, más un espacio a modo de buffer o separación dentro del polígono de protección.

Se propone extender los límites en los extremos, particularmente en el extremo sur, unos 15 o 20 m, tomando el radio de curva. El consejero Felipe Gallardo señala que entiende que el



límite se encuentra consensuado con la municipalidad y las instituciones involucradas y ha sido estudiado en detalle por la OTR; plantea que a futuro si surge la necesidad se puede trabajar en una delimitación más amplia.

El Secretario Técnico señala que la OTR realizará un análisis de las propiedades asociadas en la eventual extensión de límites para la definición final. Se aborda el procedimiento para resolver sobre la definición, señalándose que la propuesta se puede aprobar, con la posibilidad de que el límite sur se analice considerando las propiedades y se discuta con los organismos locales la eventual extensión.

#### Acuerdo

Se acuerda por unanimidad pronunciarse a favor de la declaración como MN en la categoría de MH del Puente Ñipas, y solicitar a la Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio la dictación del decreto correspondiente, incorporando el plano de límites oficial N° 31-2020.

El área a proteger abarca una superficie de 12.617 m<sup>2</sup> delimitada por el polígono A – B – C – D – A, cuya descripción es:

Tramo	Descripción
A-B	Límite nororiente, línea paralela a 10 metros del eje del puente.
B-C	Límite suroriente, línea proyectada a 10 m del borde de los estribos del puente.
C-D	Límite surponiente, línea paralela a 10 metros del eje del puente.
D-A	Límite norponiente, línea por solera norponiente de la Ruta N-620.

Las coordenadas de los puntos de los tramos del polígono son:

Coordenadas		
SIRGAS-CHILE / UTM 19 Sur		
Punto	Este (x)	Norte (y)
A	719.986	5.947.227
B	720.119	5.946.610
C	720.099	5.946.606
D	719.967	5.947.222

Se instruye a la ST analizar una posible extensión de los límites, en particular del límite sur.



### Valores

Los valores que se identifican son:

- El Puente Ñipas forma parte del sistema de puentes que cruzan los ríos Itata y Ñuble relacionándose con el trazado del ramal Rucapequén-Tomé. Este sistema logró mejorar la conectividad entre las localidades interiores de los valles y las estaciones del ramal, y el intercambio comercial a escala regional y nacional.
- La construcción del Puente Ñipas está asociada al desarrollo de la actividad agrícola y vitivinícola del Valle del Itata, e impulsó el dinamismo de la economía regional haciendo posible el transporte de los productos de la región hacia otras latitudes.
- El puente es parte de un paisaje cultural formado por el valle y el río Itata, los cerros que bordean el río en la ribera norte y el poblado de Ñipas por la ribera sur, posicionando el puente como nexo entre un ámbito rural (Orilla de Itata) y uno urbano (Ñipas) en este paisaje.
- Su estructura de hormigón armado constituyó un avance tecnológico en la construcción de puentes para la época en la antigua provincia de Ñuble, y respondió a una política de Estado para generar conectividad. Es el único caso aún operativo que responde a la tipología de puentes carreteros construidos en ese período.
- El Puente Ñipas es reconocido por la comunidad como parte de su identidad y ha generado un gran sentido de pertenencia. Su historia ha estado estrechamente relacionada con el desarrollo de la comuna de Ránquil y, en específico de Ñipas como centro urbano, posicionándose como un ícono del lugar.
- El bien es un remanente de un sistema de infraestructura de transporte que organizó y configuró un territorio, integrándolo local y regionalmente y con el país, inserto dentro de las dinámicas de la ingeniería y de la arquitectura a nivel nacional y global, que devino en el sistema cultural propio del Valle del Itata.

### Atributos

Los atributos que se identifican son:

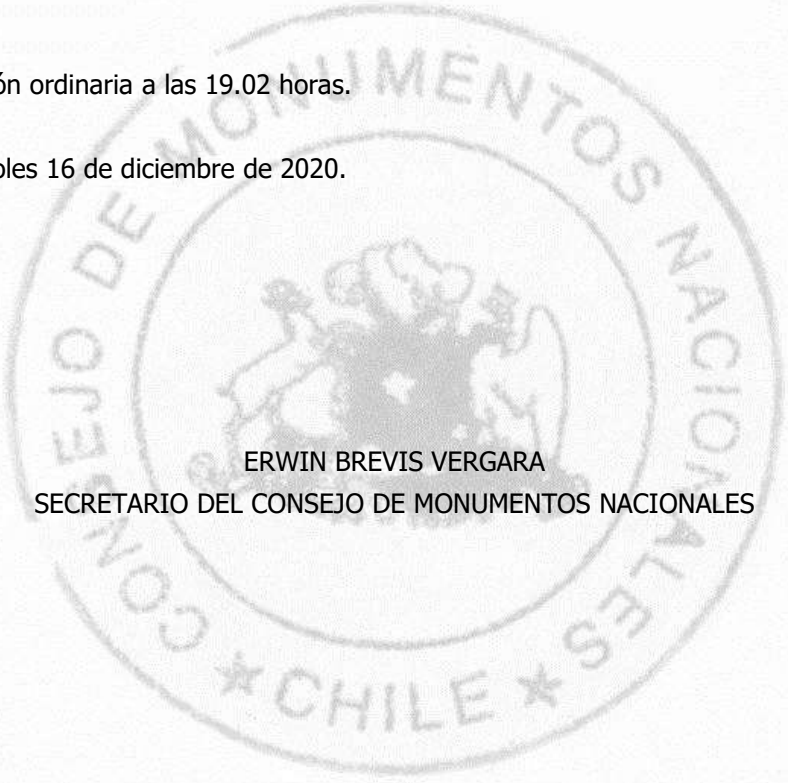


- Cepas tipo simple y doble de hormigón armado, originales de 1923.
- Carpeta de conglomerado de arena y asfalto, sobre tablero de hormigón armado.
- Presencia de acera, separando circulaciones peatonales de las vehiculares.
- Barandas de hormigón armado, originales de 1923.
- Dos ensanches para descanso y paso de vehículos en sentido contrario.

No participaron en esta votación las consejeras Beatriz Román y Macarena Ponce de León, que se habían retirado ya de la sesión, la consejera Magdalena Krebs, que se ausentó temporalmente, y el consejero Raúl Irrarrázabal, que se incorporó después.

Se cierra la sesión ordinaria a las 19.02 horas.

Santiago, miércoles 16 de diciembre de 2020.



ERWIN BREVIS VERGARA  
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES

