

COLECCIÓN CULTURA Y PATRIMONIO



## Rieles que unen

Patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo

ANDREA ORTEGA ESQUIVEL



RIELES QUE UNEN  
PATRIMONIO FERROVIARIO ENTRE ESTACIÓN CENTRAL Y SAN BERNARDO

*Colección Cultura y Patrimonio*  
*Volumen V*

©Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Colección Cultura y Patrimonio  
Rieles que unen  
Patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo

Inscripción N° 2022-A-5110  
ISBN 978-956-244-550-4

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio  
*Julieta Brodsky Hernández*

Subsecretaria del Patrimonio Cultural  
*María Paulina Soto Labbé*

Director Nacional (S) del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural  
*Javier Díaz González*

Subdirectora de Investigación y Directora Responsable  
*Susana Herrera Rodríguez*

Autora  
*Andrea Ortega Esquivel*

Diseño de portada y diagramación  
*Leticia Martínez Vergara*

Correctora de pruebas  
*Pilar de Aguirre Cox*

Diseño de portada basado en la idea original de Arturo Molina Burgos

Ediciones de la Subdirección de Investigación  
Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 651  
Teléfono: 56-229979764  
[www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl](http://www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl)  
Santiago, Chile

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE  
2022

# RIELES QUE UNEN

## PATRIMONIO FERROVIARIO ENTRE ESTACIÓN CENTRAL Y SAN BERNARDO

ANDREA ORTEGA ESQUIVEL





## ÍNDICE

### PRESENTACIÓN

11

### PRÓLOGO

15

### INTRODUCCIÓN

23

### CAPÍTULO I

Patrimonio ferroviario como paisaje urbano histórico

39

### CAPÍTULO II

Paisaje urbano histórico ferroviario entre Estación Central y San Bernardo

(1905-1995)

63

### CAPÍTULO III

Procesos de valoración del patrimonio ferroviario entre Estación Central  
y San Bernardo (1995-2012)

119

### CAPÍTULO IV

El paisaje urbano histórico ferroviario como detonador de desarrollo  
sostenible

163

### AGRADECIMIENTOS

173

ABREVIATURAS

175

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

177

ENTREVISTAS

187



Por los obreros ferroviarios y sus familias.  
Por quienes prefieren viajar en tren.  
Por quienes habitan al borde de la vía férrea.  
Por quienes están, material e inmaterialmente,  
y por quienes no olvidan.



## PRESENTACIÓN

El libro que presentamos en esta oportunidad, el número cinco de la Colección Cultura y Patrimonio, trata sobre el patrimonio ferroviario diseminado en el tramo Estación Central-San Bernardo. *Rieles que unen* nos recuerda la gran importancia que tuvo el ferrocarril en el desarrollo del país y nos habla de su devenir histórico, de sus dificultades en períodos oscuros y de su pretendido renacimiento en el siglo XXI tanto en el transporte de carga como de pasajeros. Patrimonializar el ferrocarril no significa decir que forma parte del pasado, sino, al revés, que está presente en la vida cotidiana de gran parte de los habitantes de Chile.

Es un privilegio para mí escribir esta presentación. Mi abuelo y mi padre trabajaron en Ferrocarriles del Estado. Mi abuelo fue jefe de estación en Quillota y en San Francisco de Mostazal. Mi padre, conductor de trenes de carga al sur. Un tío, hermano de mi padre, murió electrocutado mientras trabajaba en las líneas de alta tensión en Estación Central. Tengo una genealogía “carrilana” de la que me siento orgulloso.

Nací en Linderos y sigo viviendo ahí, muy cerca de la estación, de la que salía un ramal que iba al Molino de Linderos cargado con el trigo que llegaba del sur. La secundaria la hice en San Bernardo y viajaba todos los días de la semana en "el tren de las siete". Me bajaba en la estación y salía hasta la calle Arturo Prat, que caminaba entera para llegar al colegio. Recuerdo, algunos años después, un automotor pintado de verde y amarillo al que le llamaban “el japonés”. Tuve también la ocasión de viajar en tren a Puerto Montt, en otro automotor, el “Flecha del Sur”. También hice largos pero entretenidos viajes en tren a Pichilemu, en modo vacaciones. En fin, muchos recuerdos que se actualizan ahora, todos los días, cuando tomo en la mañana el metrotrén para ir a trabajar a Santiago y en la tarde para volver a mi casa, en Linderos.

Recojo la propuesta de Andrea Ortega en el sentido de que “los rieles no dejen de unir a las comunidades con su patrimonio urbano histórico ferroviario” y, por supuesto, su invitación a aquellas personas que tienen alguna conexión con el mundo de los trenes participe, desde su particular posición,

en su valorización, pues ahí se encuentra “la capacidad dinamizadora del paisaje y en su comprensión integrada su potencial para generar nuevos lugares significativos en la ciudad”.

Se han hecho en los últimos años varios esfuerzos por rescatar del olvido el patrimonio ferroviario. Este libro de Andrea Ortega es una valiosa contribución a esa perspectiva, pero también abre otras ventanas para alcanzar el reconocimiento que merecen los Ferrocarriles del Estado y sus trabajadores.

**Daniel Quiroz**

Investigador

Subdirección de Investigación  
del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural





## PRÓLOGO

Hace aproximadamente diez años los rieles del Ferrocarril del Sur unieron parte de mi historia con la inquietud intelectual de Andrea Ortega Esquivel. Como buena sambernardina, la autora de este libro ha sido una fiel usuaria del tren que conecta la Estación Central con San Bernardo. Y fue justamente en estos trayectos donde ella descubrió la estación Lo Espejo. Aun estando amurallada y en un vergonzoso estado de abandono, su ojo siempre atento al paisaje citadino logró reconocer la estación que dio origen al sector del pueblo de Lo Espejo, lugar que mis abuelos paternos y maternos escogieron para asentarse, luego de migrar desde el campo a mediados de los cincuenta. En lo personal, considero sublime cuando permitimos que la mente se apodere de nuestras vivencias del día a día, al nivel de transmutarlas en ideas más elaboradas. Este libro, que surgió primeramente como una tesis de magíster, es un claro ejemplo de lo anterior, pues conjuga la rigurosidad académica y la experiencia cotidiana de su autora.

Durante el desarrollo de su investigación, en 2012, Andrea me contactó para recabar antecedentes sobre la antigua estación de Lo Espejo, su posterior cierre y las consecuencias para la comunidad, así como para hacerse de algunos contactos de extrabajadores ferroviarios y exobreros de la maestranza. Pocas personas saben que en el sector más antiguo de la comuna existe una Zona Típica reconocida por el Consejo de Monumentos Nacionales, vestigio de lo que alguna vez fue la *belle époque* del pueblo de Lo Espejo, como se describe en esta publicación. En ese entonces yo era parte de la Agrupación de Educación Patrimonial y del Centro para el Desarrollo Arquitectónico y Cultural del pueblo de Lo Espejo, con quienes trabajábamos voluntariamente para poner en valor el patrimonio cultural a escala local. Recuerdo bien que la primera vez que Andrea asistió a una de las celebraciones que organizamos llegó muy entusiasta, sola, con su sombrero tejido de ala corta y cámara en mano. Me llamo la atención porque, lamentablemente, hoy en día Lo Espejo se asocia a pobreza y delincuencia, factores que a muchas personas les hace prescindir de visitarnos y, si lo

hacen, es siempre con algo de cautela y ciertos reparos. Pero Andrea llegó con total soltura y naturalidad a recopilar más datos para su estudio. Sin ir más lejos, el hecho de que me invitara a escribir este prólogo dice bastante sobre su forma de relacionarse con las personas con quienes trabaja y su estilo de hacer academia.

*Rieles que unen. Patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo* constituye un acucioso estudio de la única vía férrea de transporte de pasajeros activa en la ciudad: el Ferrocarril del Sur, en el tramo de Estación Central a San Bernardo, entre 1905 y 2012. Utilizando el paisaje urbano histórico como estrategia de análisis, la investigación ofrece un enfoque sistémico, actualizado y crítico sobre el patrimonio cultural del tramo estudiado que, en palabras de la autora, consiste en un paisaje que “existe y persiste, configurado por el patrimonio ferroviario” en sus dimensiones materiales e inmateriales. Como bien señala Rodney Harrison (2013) al introducir su libro *Heritage, critical approaches*, cuando el patrimonio es investigado como un fenómeno social, político y económico, dentro de un contexto histórico particular, podemos comprender que este no trata principalmente sobre el pasado, sino más que nada sobre nuestra relación con el presente y con el futuro. En la misma línea, pero años antes, García Canclini (1999) explicaba que el patrimonio es un espacio de disputa económica, política y simbólica, atravesado por la acción de tres agentes: el sector privado, el Estado y los movimientos sociales, cuya interacción incide en las contradicciones asociadas a los usos del patrimonio. Destaco los planteamientos de estos académicos, pues, desde mi punto de vista, el trabajo de Andrea se desarrolla dentro de este enfoque. Lejos de presentar una visión romántica y nostálgica del patrimonio ferroviario, aborda sus complejidades y contradicciones urbanas desde diversas temporalidades y dimensiones, posicionando siempre en el centro a las comunidades.

Desde esta perspectiva, el estudio define cinco conjuntos patrimoniales dentro del tramo estudiado: Entre Estación Central y la maestranza San Eugenio, entre la Estación y la maestranza de San Bernardo, la población Fraternal Ferroviaria, el pueblo de Lo Espejo y la maestranza Lo Chena. El análisis territorial y patrimonial de estos conjuntos, mediante el enfoque de paisaje urbano histórico, abarca el auge de Ferrocarriles del Estado



a mediados del siglo xx, las políticas públicas en juego, los avances tecnológicos en la industria y su impacto económico en el entorno local. Asimismo, se discuten las dinámicas sociolaborales de las comunidades adyacentes, así como la situación de los trabajadores ferroviarios en aspectos habitacionales, sindicales y recreativos. En la misma línea, se estudia el proceso de urbanización experimentado en el territorio ubicado entre la maestranza San Eugenio y el pueblo de Lo Espejo, cuyas primeras viviendas a un lado de la vía férrea son muy similares a las descritas por Manuel Rojas en *Hijo de ladrón*. Para ahondar en estos asentamientos se hace referencia al destacado trabajo que el historiador social Mario Garcés realizó en el sector, incluyendo la toma de La Victoria y la población José María Caro. También se aborda el periodo de la dictadura, pero no solo porque propició el declive de FFCC, sino porque además implicó la persecución, allanamiento, asesinato y desaparición de obreros ferroviarios y, en el caso de San Bernardo, el fusilamiento de un grupo de maestrancinos en lo que hoy es el sitio de memoria Casas Viejas de Chena. Todas estas temáticas se analizan con un rigor investigativo que permite contrastar la forma en que se fueron dando estos procesos en cada conjunto patrimonial, comprendiendo así los elementos de continuidad y cambio que vemos en nuestros días. Es importante destacar que en las narrativas de cada lugar se otorga una posición relevante a las voces de las comunidades, a las que se reconoce su autoridad como protagonistas de los elementos patrimoniales.

Sobre la base de todos estos antecedentes se plantea que el paisaje urbano histórico en el tramo estudiado fue configurado en torno al desarrollo del ferrocarril. Sin embargo, debido a que el modelo económico implantado durante la dictadura contribuyó al declive de FFCC. —se clausuraron las maestranzas ferroviarias, se terminaron servicios como el tren popular y se cerraron estaciones— durante este periodo se produjo una reconfiguración del paisaje. Por lo tanto, se presenta un análisis de este en 2012 desde un enfoque que integra el patrimonio cultural material e inmaterial. En el primer caso se abarcan estaciones, maestranzas y barrios ferroviarios, y en el segundo se perfilan identidades en torno a experiencias de vida asociadas a trabajar, viajar y habitar en contextos ferroviarios.

Estos aspectos se revisan a la luz de los procesos de patrimonialización emprendidos por las comunidades desde la vuelta a la democracia. La investigación destaca que, pese a las diferencias existentes en los espacios locales y los modos de vida de los habitantes del tramo de estudio, se comparte la expectativa de mejorar su calidad de vida a través del rediseño de los espacios públicos subutilizados. En su mayoría, se trata de grandes áreas abandonadas en torno a la infraestructura ferroviaria, lo que manifiesta un paisaje urbano marginal que no refleja el valioso patrimonio histórico que significa para sus comunidades. Desde mi perspectiva, el pueblo de Lo Espejo constituye un caso “símbolo” de esta realidad. En el año 2015 un incendio consumió el elemento patrimonial más valorado por la comunidad local: la estación del tren. Tal como Cornelius Holtorf (2006) señala, la pérdida y destrucción no son un proceso opuesto al patrimonio, al contrario, son parte constitutiva del mismo. En este caso, la pérdida de la estación de Lo Espejo es una expresión de la injusticia social y marginalidad patrimonial que se vive en una comuna donde ni siquiera los derechos básicos de salud, educación y habitación están asegurados. Sabemos que la preservación es un profundo legado que la modernidad heredó a Occidente, pero tiende a aplicarse en elementos patrimoniales que representan a grupos sociales hegemónicos.

Con bastante elocuencia, la autora enfatiza que, en general, la razón más importante de la débil gestión y puesta en valor integral del patrimonio ferroviario en el tramo estudiado es que este no goza del suficiente reconocimiento institucional. La indiferencia de EFE, la falta de políticas públicas y de proyectos que prioricen el desarrollo y bienestar local por sobre el mercado, han generado contradicciones que se asocian a las externalidades negativas de la infraestructura del ferrocarril en desuso. Pero este punto no consiste solo en la identificación de las dificultades y en el desarrollo fundamentado de críticas, sino que la investigación concluye aportando propuestas y lineamientos para revertir esta situación.

Para finalizar, quisiera destacar que *Rieles que unen* es una obra que contribuye al desarrollo de los usos sociales del patrimonio. Una labor que García Canclini encomendaba tempranamente en 1999 y que aún no logramos completar: “Pese a la enorme tarea que aún tiene la preservación

y la defensa, el problema más desafiante es ahora el de los USOS sociales del patrimonio. En él es necesario concentrar los mayores esfuerzos de investigación, reconceptualización y política cultural”. Más allá de la recreación y el ocio, este autor se refiere a la utilización del patrimonio para mejorar la vida de las comunidades. Equivalente a lo que Mario Chagas (2017) declara para la museología social: “La museología que no sirve para la vida, no sirve para nada”. En este sentido, la democratización de elementos patrimoniales es un primer paso que, a estas alturas, se queda corto ante las necesidades de la sociedad. En el actual contexto, quienes trabajamos en patrimonio tenemos el deber de avanzar hacia la democracia cultural y el ejercicio pleno de los derechos culturales. Mediante la lectura de este libro y los acertados testimonios que presenta, es posible comprender fácilmente que las comunidades que reivindican el patrimonio ferroviario en sus localidades lo hacen para recuperar parte de la calidad de vida que les fue arrebatada con el declive del ferrocarril. A través del patrimonio y su puesta en valor buscan reconquistar su legítimo derecho al buen vivir y, en este aspecto, destaco la oportunidad de análisis, expresión y divulgación que esta publicación les otorga.

**Fernanda Venegas Adriazola**

Profesora de Historia y Ciencias Sociales  
Universidad de Santiago de Chile  
Máster en Estudios del Patrimonio Cultural  
University College London

#### REFERENCIAS

- Chagas, Mario (2017). Declaración de Córdoba. XVIII Conferencia Internacional de MINOM, Argentina.
- García Canclini, Néstor (1999). Los usos sociales del patrimonio cultural. En Encarnación Aguilar Criado. *Patrimonio etnológico. Nuevas perspectivas de estudio* (pp. 6-33). Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

- Harrison, Rodney (2013). *Heritage, critical approaches*. Londres: Routledge.
- Holtorf, Cornelius (2006). Can less be more? Heritage in the age of terrorism. *Public Archaeology*, 5(2), 101-109. doi: 10.1179/pua.2006.5.2.101
- Sottorff, Sebastián (2013). Frente a Lo Espejo. Recuperado de [www.plataformaurbana.cl](http://www.plataformaurbana.cl)



INDUSTRIA

INDUSTRIA



## INTRODUCCIÓN

“Una de las conquistas más preciosas  
que el jenio del hombre ha logrado alcanzar  
en el presente siglo, es, sin duda  
la aplicación del vapor i la electricidad  
a las necesidades de la industria.  
El hombre primitivo luchó  
contra la naturaleza i jeneración  
tras jeneración esta lucha ha sido más  
i más obstinada hasta lograr  
arrancarle sus secretos i atarla con lazos de acero (...)  
Los ferrocarriles, este elemento poderoso  
que acerca los pueblos i propende el incremento  
de las industrias, forman hoy la gran arteria  
que derrama la vida i la riqueza”  
(Marín, 1900, p. 3)

En el marco de una investigación crítica sobre la valoración del patrimonio ferroviario en el Valle Central de Chile, este libro analiza los vestigios materiales e inmateriales sobrevivientes de la desindustrialización que Chile vivió a mediados de siglo xx en torno al tramo urbano de inicio de la única vía férrea de transporte de pasajeros y de carga actualmente activa en la capital: el Ferrocarril del Sur, entre Estación Central y San Bernardo (Figura 3). Esta investigación fue originalmente realizada entre 2012 y 2013 en el marco de la elaboración de la tesis “Rieles que unen. Patrimonio ferroviario y configuración del paisaje cultural urbano del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo (1905-2013)”, para optar al grado de magíster en Desarrollo Urbano en el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile, financiada por la entonces Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (Conicyt). Diez años después se retoma la investigación para publicar este libro, luego de haber realizado una tesis doctoral sobre el paisaje como patrimonio y desarrollado el enfoque sobre el paisaje

urbano histórico (*Historic Urban Landscape* o PUH) (Ortega, 2019). A pesar del paso del tiempo, el patrimonio ferroviario en Chile aún sigue en una letárgica espera por volver a la primavera. Por eso, la idea de *Rieles que unen* aún tiene vigencia y se decide transformar la investigación académica original en un libro.



Figura 3: Tramo de estudio: Ferrocarril al sur, tramo entre Estación Central y San Bernardo Tramo.  
(Elaboración propia)

Es necesario comenzar indicando que la infraestructura de transporte que causó mayor impacto territorial en Chile fue la de Ferrocarriles (FF.CC.),



desarrollada junto al proceso de industrialización de la economía del país, la cual desde fines de siglo XIX comenzó a enlazar la capital con diversos centros de importancia (Thomson y Dietrich, 1997). Este progreso en la conectividad se convirtió en un factor del crecimiento y desarrollo urbano, donde los puntos de llegada y partida de los trenes pasaron a ser lugares de referencia que atrajeron nuevos habitantes a las ciudades y la instalación de industrias que buscaban conectividad para su transporte de carga (De Ramón, 2000). El ferrocarril desde su origen fue un detonador de desarrollo urbano. Desde mediados del siglo XIX la urbanización de Santiago se debió en gran medida a los ferrocarriles que enlazaron a la capital con diversos puntos de importancia del país, lo que generó progreso en las comunicaciones, de modo que “las estaciones pasaron a ser un lugar de referencia prioritario” (De Ramón, 2000, p. 156).

Dado que actualmente el sistema ferroviario chileno ya no funciona en su totalidad, comprender su dimensión de forma integral e integrada puede ayudar a su reordenamiento en el territorio y a su rearticulación con las dinámicas socioeconómicas de la región (Beltrán-Beltrán, 2011). El funcionamiento del ferrocarril comenzó a decaer a mediados de siglo XX por diversas razones políticas, económicas y tecnológicas (Guajardo, 2007), las cuales se analizan en el desarrollo de este libro. Estos cambios estructurales se manifiestan territorialmente tanto en los vestigios materiales de las infraestructuras como en las huellas inmateriales vinculadas a la memoria y los cambios en los modos de vida de los habitantes de los entornos servidos por el ferrocarril.

A pesar de que el tramo ferroviario entre Estación Central y San Bernardo sigue activo tanto en transporte de carga como de pasajeros, su infraestructura ha sufrido procesos de abandono, degradación y desvinculación con el tejido de relaciones que configura la ciudad. En ciertos sectores se aprecian distintos grados y formas de obsolescencia, que van desde de inmuebles y extensos sitios eriazos, hasta sectores completamente absorbidos y reconvertidos que conservan algunas trazas o elementos en los cuales es posible reconocer un “estado anterior” (Lanuzza, 2008). Por otra parte, estos lugares se han transformado en espacios con contenido simbólico producto de un proceso histórico que los sitúa dentro de un contexto urbano

particular. En el tramo de estudio existen comunidades que han trabajado por la puesta en valor de su patrimonio ferroviario, las cuales han identificado como tal tanto elementos materiales como inmateriales que son colectivamente significativos. De esta forma, el tramo de estudio se comprende como un PUH ferroviario que incluye barrios y modos de vida, es decir, las personas y sus subjetividades en un territorio determinado.

La investigación aborda la comprensión del patrimonio ferroviario involucrando complejos urbanos materiales e inmateriales, por lo cual se integra en el marco teórico el concepto de *paisaje cultural* y el enfoque sobre el PUH. En la década de 1990 el concepto de paisaje cultural se comenzó a utilizar para describir ámbitos geográficos usualmente rurales que contienen valores estéticos y culturales en que se manifiesta la acción civilizadora del ser humano (Sabaté, 2004; Seisdedos, 2007). Sin embargo, en la actualidad los paisajes culturales comprenden también territorios urbanos y constituyen un concepto integrador de distintas manifestaciones patrimoniales materiales e inmateriales (Ortega, 2019; Taylor, 2016; Zárate, 2010). Luego, en 2011, la UNESCO publicó la “Recomendación sobre el paisaje urbano histórico”, un enfoque para comprender el patrimonio urbano como “resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de ‘conjunto’ o ‘centro histórico’ para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico” (2011, p. 21). De esta forma, la investigación tomó en cuenta la variedad de elementos del sistema ferroviario y las diversas capas históricas que han configurado el paisaje de los lugares en los que se inscribe. El patrimonio ferroviario comprende un sistema tanto material como inmaterial, por lo cual el reto de conservar sus huellas está en su articulación, superando la visión de monumentos aislados, y en su refuncionalización con el fin de que puedan impulsar un nuevo desarrollo sostenible en las escalas locales. Por esta razón, esta investigación buscó comprender el tramo de estudio comprendiendo una amplia escala urbana y territorial, y al mismo tiempo considerando las escalas locales para poder repensar el desarrollo de este PUH.

Es necesario precisar que esta investigación surgió a partir de mi inquietud personal de reconocermé en mis propias raíces familiares. Mi familia materna es del barrio San Eugenio, mi familia paterna tiene orígenes ferroviarios en el

norte de Chile y yo soy de la población Balmaceda, la segunda población ferroviaria construida al alero de la mastranza de San Bernardo. Además, por mi formación como arquitecta esta investigación tuvo en un comienzo un carácter proyectual. En mis viajes cotidianos en tren entre Estación Central y San Bernardo pude reconocer la dispersión y subvaloración del patrimonio ferroviario en el tramo de estudio. La gran escala y sobreabundante ausencia de vida de las antiguas maestranzas me motivó a investigar sobre su pasado y bosquejar mentalmente posibles nuevos usos para estos espacios disponibles en medio de la ciudad. Sin embargo, al comprender que estas estructuras silenciosas y abandonadas en un momento fueron centros de puro ruido y movimiento, de grandes máquinas engranándose y de hombres tiznados trabajando con sus manos, la investigación fue más allá de querer proyectar sobre lo material. De esta manera, el trabajo de campo por el tramo de estudio fue fundamental. Caminando entre los rieles me encontré con comunidades en proceso de patrimonialización, las que colaboraron de manera cariñosa en la investigación, transformándose en fuentes primarias inéditas para la reconstrucción del PUH ferroviario entre Estación Central y San Bernardo.

¿Cómo el patrimonio ferroviario y los procesos de patrimonialización por parte de las comunidades locales configuran un PUH entre Estación Central y San Bernardo? Para responder a esta pregunta de investigación, la hipótesis preliminar es que, a pesar de la superposición de procesos urbanos e identidades producto de la conurbación no planificada de la ciudad de Santiago y San Bernardo, en torno a la infraestructura del Ferrocarril del Sur existe y persiste un PUH configurado por el patrimonio ferroviario. En lo material, funcional e inactivo, construido y destruido, de las estaciones y maestranzas existe un soporte cultural inmaterial manifestado en el actual proceso de valoración patrimonial llevado a cabo por comunidades locales que han hecho posible la persistencia de este paisaje. Para ellos, la puesta en valor del patrimonio ferroviario es una oportunidad de desarrollo local. Buscan hacer visibles sus valores culturales y proyectar además una planificación urbana integrada en torno al ferrocarril, principalmente rehabilitando y mejorando espacios públicos vinculados a la accesibilidad al transporte de pasajeros (Figura 4).



Figura 4: Esquema que grafica la hipótesis de este estudio. (Elaboración propia)

Para comprender el patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo y la configuración de su PUIH se reconstruyó el proceso de urbanización en torno a la infraestructura del ferrocarril, caracterizando la evolución y transformaciones del territorio. Asimismo, se identificaron los elementos materiales asociados al patrimonio ferroviario del tramo de estudio, contrastando los contextos temporales del proceso de industrialización y desindustrialización de la ciudad. Se comprendió la actual valoración del patrimonio ferroviario inmaterial indagando en la memoria colectiva, las motivaciones y expectativas de las comunidades asociadas a escala local. Y, finalmente, se puso en perspectiva el enfoque de PUIH ferroviario, generando lineamientos para una propuesta de gestión para el desarrollo integrado y sostenible del tramo de estudio.

El libro se estructura de la siguiente manera: el Capítulo I es el marco teórico de la investigación, donde se integran desde un enfoque particular los conceptos de patrimonio ferroviario y PUIH. El Capítulo II reconstruye la historia urbana

del tramo, tratando de dilucidar cómo el ferrocarril ha configurado el PUH actual. El Capítulo III analiza de forma crítica el estado actual del patrimonio ferroviario material e inmaterial. Y el Capítulo IV desarrolla, a modo de conclusión, lineamientos para una planificación integrada para la puesta en valor del patrimonio ferroviario y el PUH entre Estación Central y San Bernardo.

Hoy (...) podemos asegurar que la historia de nuestro mundo civilizado puede dividirse en solo dos grandes capítulos: primero, el anterior y segundo, el posterior a la creación del ferrocarril (Thomson y Dietrich, 1997, p. 19)

En vista de la amplitud territorial de la infraestructura ferrocarril en el Valle Central de Chile, el foco de estudio quedó circunscrito donde se han superpuesto la mayor cantidad de dinámicas urbanas que han configurado y reconfigurado los bordes de este eje activo. Más al sur, la metrópolis —y, por ende, las tensiones territoriales generadas por diferentes intereses y competencias— se difumina.

El estudio de este tramo buscó “entender las dinámicas presentes en configuraciones singulares” (Eisenhardt, 1989, p. 534). Para el análisis se combinaron métodos de recolección de datos a través de fuentes documentales, entrevistas y observaciones del paisaje a través de trabajo de campo. La pesquisa buscó no solo describir un proceso, sino también generar un aporte teórico a través del estudio de un caso complejo. De esta manera, la investigación sobre el caso del tramo ferroviario de estudio persigue contribuir al conocimiento social y político en relación al fenómeno de estudio (Yin, 2003). Asimismo, dado que el foco del estudio quedó suscrito a un territorio que vivió un proceso de conurbación durante los siglos xx y xxi, se definió un intervalo de tiempo: entre 1905 y 2012. A pesar de que la infraestructura del Ferrocarril del Sur se construyó entre 1855 y 1913, no fue sino hasta los años 1899 y 1901, cuando se construyó el Ferrocarril de Circunvalación de Santiago, que la ciudad comenzó su proceso de expansión al sur (De Ramón, 2000). De esta manera, además de la conurbación de San Bernardo y Santiago, con el traslado

de las faenas de la antigua maestranza Santiago a los terrenos de la maestranza San Eugenio (MSE) en 1905 comienza el proceso de modernización de FF.CC. del Estado (Thomson, 2008). Por esta razón, es que el análisis del proceso de configuración del PUIH del tramo de estudio se definió desde 1905 y hasta 2012, año en que se realizaron las entrevistas y el trabajo de campo.

El enfoque metodológico general de la investigación se estructuró de acuerdo con la reconstrucción del proceso de urbanización en torno al ferrocarril, desde donde se caracterizan las relaciones que existieron y que persisten entre los complejos patrimoniales y las comunidades, contextualizando el PUIH en un estado anterior y su resultado en el estado del paisaje actual. El PUIH ferroviario entre Estación Central y San Bernardo se comprende a partir del proceso de urbanización del entorno del ferrocarril y analizando sus componentes. Al comprenderse de manera integrada la construcción del paisaje se constituye como un proceso. Para esto se sigue la metodología que plantea Real (2000), quien realiza una estructura de acuerdo con autores que comprenden los componentes del paisaje urbano desde un enfoque espacial, funcional y contextual. Desde lo espacial, se analiza lo formal o morfológico determinado por la configuración física del territorio. Desde lo funcional, se analizan los usos de suelo y las actividades que se llevaban a cabo en el paisaje urbano. Y desde lo contextual, se analizan las transformaciones identitarias del paisaje en cuanto a las vivencias sociales, memoria y cultura. El paisaje actual, resultado de un proceso histórico, se describe y analiza a partir de los vestigios físicos del auge del ferrocarril en vinculación con las prácticas de los habitantes y los significados e interpretaciones que estos le dan hoy. En ese sentido, el concepto que permite estudiar la relación de las infraestructuras con el espacio de los habitantes es el lugar antropológico. Es decir, más allá de la funcionalidad, se entienden estos espacios como lugares con contenido social y cultural, producto de un proceso histórico que los sitúa en el contexto urbano (Araneda *et al.*, 2010).

El patrimonio ferroviario inmaterial se comprendió sobre la base del concepto de lugar antropológico o “lugar que es familiar y reconocible” (Nast, 1994), considerando las comunidades locales que buscan poner en valor el patrimonio ferroviario. De esta forma, se entrevistó a las comunidades patrimoniales identificadas en el tramo de estudio. Junto con ellas se estudió,

a través de la reconstrucción de relatos, el patrimonio inmaterial en torno a lo material. Lo inmaterial se analizó mediante la metodología “historia de vida”, que se caracteriza por investigar en profundidad y extensión el recorrido biográfico de uno o varios sujetos. Se buscó reconstruir la trayectoria vital apelando a distintas fuentes, una de las cuales es el propio relato del sujeto (Garcés, Ríos y Suckel, 1993), lo que permite articular significados subjetivos de experiencias y prácticas sociales (Cornejo, Mendoza y Rojas, 2008). En ese sentido, la historia de vida tiene un carácter instrumental, que, desde su enfoque biográfico, constituye una mirada orientada que lo sitúa en un determinado marco conceptual, ético y epistemológico (Cornejo *et al.*, 2008). Al solicitar a una persona que relate su vida o parte de ella, además de la petición explícita de los contenidos que interesa investigar, existe una petición implícita: la de tomar una postura frente a lo que cuenta. Por ello, se delimitó claramente aquello que se buscaba en la investigación.

Las entrevistas, que fueron semiestructuradas y analizadas de manera cualitativa, se caracterizaron por su fluidez, en una conversación sondeadora y flexible que captó la complejidad del tramo de estudio (Garcés *et al.*, 1993). Los entrevistados fueron integrantes representativos de las comunidades locales que han buscado poner en valor el patrimonio ferroviario del tramo de estudio, incluyendo antiguos trabajadores ferroviarios que vivieron el apogeo de la industria de FF.CC. Con estas entrevistas se buscó comprender la transmisión de la memoria y la valoración colectiva del patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo.

En el tramo de estudio se identificaron comunidades organizadas por la puesta en valor del patrimonio ferroviario, a partir de las cuales se eligieron los actores clave para realizar las entrevistas. Las organizaciones identificadas son las siguientes:

- Centro Cultural El Andén, barrio San Vicente.
- ONG de Vecinos Barrio San Eugenio.
- Junta de Vecinos Población Fraternal Ferroviaria.
- Centro para el Desarrollo Arquitectónico Cultural Lo Espejo.
- Comité de Defensa por el Patrimonio Histórico de la maestranza de San Bernardo.

El tramo ferroviario entre Estación Central y San Bernardo es un área urbana que ha vivido una superposición de procesos históricos durante el siglo xx y xxi, por lo que se recolectó información de fuentes documentales primarias y secundarias que hacen referencia a las historias locales. Se ficharon fuentes cartográficas e iconográficas para comprender el proceso de transformación del PUIH, mientras que para procesar la información referente a las capas históricas del tramo se elaboró una línea de tiempo que muestra gráficamente la superposición de procesos. El proceso de transformación del PUIH se ilustra a través de una secuencia de planos a escala metropolitana que muestran, en fechas determinadas, la expansión urbana en torno al tramo de estudio. Esta secuencia se basó en planos elaborados por el Observatorio de Ciudades UC (OCUC), los cuales originalmente no mostraban el proceso de urbanización de San Bernardo desde su fundación (1830), sino que solo aparecía su mancha urbana desde 1940. Por esta razón, se completó la información mediante cartografía encontrada en el Archivo Histórico de San Bernardo y el relato de la historia local de Raúl Besoain (1995). Luego, a partir del marco teórico, se analizó críticamente el proceso que ha definido un PUIH en torno al ferrocarril. Durante el trabajo de campo se analizó el contexto material e inmaterial del paisaje actual. Se evaluó tanto el estado físico como funcional de los complejos patrimoniales y se definió un área de estudio para los mismos. Para cada complejo patrimonial identificado se elaboró un plano a escala local que muestra la trama urbana y edificaciones vinculadas a la infraestructura ferroviaria. El material gráfico se elaboró con información extraída del Sistema de Información Geográfica (SIG) proveída por el OCUC, con imágenes satelitales y con fotografías propias tomadas en el trabajo de campo.

La investigación consideró una diversidad de fuentes primarias y secundarias. Sin embargo, cabe destacar el aporte de fuentes primarias poco difundidas en el ámbito de la investigación académica y de los estudios del patrimonio ferroviario en Chile. Por esta razón, en la introducción se cita a Santiago Marín (1900), ingeniero de la Sección de FF.CC. de la Dirección de Obras Públicas, protagonista del periodo del auge ferroviario. Durante la investigación se revisaron publicaciones de los propios trabajadores ferroviarios, tales como el diario *El Ferroviario*, donde se publicaban sus actividades sociales y reivindicaciones laborales, además de las publicaciones de la revista



*Santiago Watt*, importante agrupación de maquinistas ubicada en el barrio San Eugenio. Sobre la cuestión social del gremio, Armando Sepúlveda (1959) escribió la destacada *Historia social de los ferroviarios* a partir de 1907, durante un álgido contexto político y social del país.

Las fuentes secundarias revisadas permitieron comprender la historia del ferrocarril desde su origen durante el periodo industrial en Chile. Estas fuentes secundarias relatan la historia del ferrocarril en Chile desde mediados del siglo XIX hasta su declive a mediados de siglo XX. Por ejemplo, María Piedad Alliende (1993) realiza un compendio ilustrativo de la historia, mientras que Ian Thomson y Dietrich Angerstein (1997) cuentan la historia de forma mucho más detallada y en distintas escalas del territorio nacional.

Más allá de estas referencias bibliográficas, esta investigación propone una postura crítica que interroga los hechos a partir de las subjetividades de habitantes entrevistados en el tramo de estudio. Por esta razón, en ciertas partes del libro se les da mayor énfasis a las fuentes de información primaria oral, escrita y gráfica, desde donde surgen diversos enfoques que representan la configuración del patrimonio ferroviario y el PUH entre Estación Central y San Bernardo.

Asimismo, fue importante considerar la historia de la institucionalidad de FF.CC. del Estado. Al respecto, Guillermo Guajardo (2007) analiza la institucionalidad como actor estatal que ha administrado históricamente el funcionamiento de la infraestructura ferroviaria. Guajardo observa la historia del ferrocarril desde un enfoque crítico, combinando la historia económica, política y de la tecnología para entender la formación y paulatina estatización de los FF.CC. en Chile a partir de la segunda mitad de siglo XX. Este análisis histórico integrado fue importante para comprender el auge y declive del ferrocarril en Chile y la crítica generalizada de los antiguos trabajadores ferroviarios, desde quienes se contrastó su visión a través de sus historias de vida. Durante la pesquisa se descubrió que entre Estación Central y San Bernardo existían importantes brechas de investigación académica.

En torno a la MSE se encontró la mayor cantidad de investigaciones, entre las que destacan el libro de Marcela Pizzi, María Paz Valenzuela y Juan Benavides (2010) sobre el patrimonio arquitectónico industrial

construido en torno al ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago. Sin embargo, a pesar de que en el prólogo Pizzi *et al.* (2010) se refieren al concepto de paisaje cultural, no registran el contexto residencial vinculado a la MSE ni profundizan sobre el patrimonio inmaterial vinculado al ferrocarril. De esta manera, fue necesario pesquisar bibliografía más allá del patrimonio ferroviario y seguir profundizando sobre el ferrocarril como detonador de desarrollo urbano, la producción de la vivienda obrera en torno a las maestranzas y sobre el patrimonio inmaterial en torno al ferrocarril (Arriagada, 2011; De Ramón, 2000; Hidalgo, 2005; Ibarra y Ortega, 2017, 2013). Para el resto del tramo se encontraron fuentes secundarias que relatan la historia local y la influencia del ferrocarril. En San Bernardo destaca el relato de Raúl Besoain (1995), quien atribuye gran importancia a la Maestranza Central de San Bernardo (MCSB) en la consolidación de la ciudad y cómo los maestrancinos impulsaron una fuerte identidad social. Sin embargo, durante la investigación se comprendió la importancia de la “dimensión política del patrimonio” (Ortega e Ibarra, 2021), por lo cual se profundizó en otras referencias, como el libro *Simplemente lo que vi (1973-1990): y los imperativos que surgen del dolor*, de Andrés Aylwin (2003).

Para los demás contextos locales del tramo de estudio se encontraron muy pocas fuentes escritas, por lo que el trabajo de campo se volvió imprescindible para construir la historia social y urbana de forma integral. En el PUIH ferroviario entre Estación Central y San Bernardo se superponen diversas historias urbanas y sociales, las cuales fueron marcadas fuertemente por la dictadura (1973-1990) y la vuelta a la democracia (Ortega e Ibarra, 2021). Por otro lado, las actuales comunas de Pedro Aguirre Cerda (PAC) y Lo Espejo vivieron un proceso de urbanización particular al margen del ferrocarril. Mario Garcés (2002) cuenta con detalle esta historia social y urbana de la expansión urbana de Santiago desde el llamado “movimiento de pobladores”, proceso que también fue considerado una de las capas del PUIH. En este contexto, la investigación considera inexorablemente la dimensión política del patrimonio ferroviario y cómo los procesos de urbanización han configurado memorias, identidades y comunidades diversas.

El libro finalmente busca ser una contribución a la historia social y urbana tanto a escala regional desde de la infraestructura del Ferrocarril del Sur, como a escala local, a partir de las historias de vida de quienes contribuyeron a la comprensión de su legado.

El marco teórico de esta investigación busca aportar a la comprensión crítica e integrada del patrimonio ferroviario como una herencia material e inmaterial, configurador de un territorio complejo que en ciertos puntos se invisibiliza dentro de la metrópolis y en otros se hace evidente como un PUH.

Para concluir, la metodología de esta investigación busca ser una contribución para definir una política pública para gestionar y planificar el patrimonio ferroviario en Chile. Sobre la base del enfoque propuesto por la “Recomendación sobre el paisaje urbano histórico” (UNESCO, 2011), se realiza un estudio exhaustivo y cartografías del patrimonio ferroviario, y se proponen lineamientos coherentes con la historia social y urbana del PUH ferroviario entre Estación Central y San Bernardo, considerando una propuesta de gestión integrada que comprende el patrimonio ferroviario como detonador del desarrollo sostenible.

Es tiempo de que los rieles que nos unieron nos vuelvan a unir.







## CAPÍTULO I

### PATRIMONIO FERROVIARIO COMO PAISAJE URBANO HISTÓRICO

“HIERRO negro que duerme, fierro negro que gime  
por cada poro un grito de desconsolación.

(...)

En las paredes cuelgan las interrogaciones,  
florece en las bigornias el alma de los bronce  
y hay un temblor de pasos en los cuartos desiertos.

Y entre la noche negra —desesperadas— corren  
y sollozan las almas de los obreros muertos”.

(Pablo Neruda, *Maestranzas de noche*, 1923)

En este capítulo se define el enfoque teórico de este libro, entendiendo el patrimonio ferroviario desde lo material e inmaterial y de forma integrada con los demás procesos urbanos que se superponen en el tramo de estudio. El enfoque de PUH permite entender la infraestructura del ferrocarril como un configurador inmerso en dinámicas socioterritoriales complejas. El resultado de las transformaciones urbanas trae como consecuencia un paisaje cultural definido por lugares significativos y nuevas interpretaciones. A pesar de las transformaciones, algunos atributos patrimoniales perduran en el tiempo y permiten restablecer vínculos perceptuales que involucran una relación entre las formas del territorio y los relatos. En este punto es relevante el proceso de valoración por parte de quienes lo interpretan, ya que el paisaje contiene elementos que solo al ser valorados en conjunto pueden ser considerados patrimonio cultural.

#### PATRIMONIO FERROVIARIO:

##### HACIA LA VALORACIÓN DE COMPLEJOS MATERIALES E INMATERIALES

Durante el siglo XIX y comienzos del XX los grandes ejes de ordenamiento del territorio del sistema de transporte de ferrocarriles determinaron cambios

en las centralidades como respuesta a nuevas estrategias de producción. Las vías férreas redimensionaron el territorio, haciendo accesibles y productivos lugares que antes no figuraban en las rutas e itinerarios (Beltrán-Beltrán, 2011). La infraestructura de este sistema impulsó el crecimiento urbano y determinó nuevas formas de relacionarse con los lugares (De Ramón, 2000). Los saberes tradicionales fueron remplazados por ritmos de trabajo marcados por los relojes de las estaciones, y los métodos constructivos fueron alterados por la llegada de elementos prefabricados, empleados tanto en la misma red como en edificios anexos al sistema (Beltrán-Beltrán, 2011). En este sentido, los vestigios del sistema ferroviario como patrimonio cultural<sup>1</sup> constituyen una categoría que engloba tanto lo material como lo inmaterial.

Sobre su valoración a nivel institucional, cabe destacar que en Chile no existe ley sobre patrimonio cultural, sino solo la Ley 17.288 de 1970 que legisla sobre monumentos nacionales<sup>2</sup>. Esta indica que “los lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico”<sup>3</sup> deben ser protegidos como monumento histórico (MH), categoría de patrimonio material que engloba muebles e inmuebles del patrimonio ferroviario chileno, pero no así el legado inmaterial. Es más, en Chile no existe una definición concreta ni una forma efectiva de proteger el patrimonio ferroviario, aunque sí existen diversas agrupaciones que reivindican su valoración y han conceptualizado el término de alguna manera, como la Asociación Chilena

---

<sup>1</sup> En la Conferencia General de la UNESCO, celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972, se define como “patrimonio cultural”: Los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia. Los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia. Los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas incluidas los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.

<sup>2</sup> Actualmente se encuentra en el Congreso un proyecto de Ley de Patrimonio Cultural.

<sup>3</sup> Ley 17.288 de 1970: Legisla sobre Monumentos Nacionales. Título I De los Monumentos Nacionales. Publicada en el *Diario Oficial* el 4 de febrero de 1970 [en línea]. Disponible en [www.monumentos.cl](http://www.monumentos.cl)



de Conservación del Patrimonio Ferroviario, los Amigos del Tren y el Instituto Ferroviario<sup>4</sup>, entre otras.

En este contexto, se presenta un análisis sobre cómo el patrimonio ferroviario puede comprenderse como complejos materiales e inmateriales, y desde su valoración socioterritorial.

### *Lo material*

El patrimonio ferroviario material se ha clasificado dentro de las producciones arquitectónicas valorizadas como expresión de la cultura industrial. La valoración de las expresiones materiales del patrimonio ferroviario ha surgido por la destrucción de edificios construidos durante la industrialización y por la “necesidad de evitar que esta historia táctil de hierro y concreto (...) se pierda irreversiblemente” (Araneda *et al.*, 2010, p. 66). Miguel Ángel Álvarez<sup>5</sup> (2007) indica que el patrimonio vinculado al reciente periodo industrial ha generado un progresivo interés por la posibilidad de conservar y reutilizar sus vestigios físicos. Sostiene que las huellas de la industrialización se han convertido en nuevos bienes culturales y en recursos para afrontar un desarrollo sostenible a escala local y regional. Asimismo, considera que la regeneración del patrimonio industrial es “una actividad emprendedora, un factor de autoestima para los habitantes de zonas afectadas por el declive industrial y conlleva una ruptura con el fatalismo tendencial a que parecen abocados estos territorios” (Álvarez, 2007, p. 37)<sup>6</sup>.

Sobre el patrimonio ferroviario material inmueble se consideran, en primer lugar, las estaciones de FF.CC., valiosas por cómo a través

---

<sup>4</sup> Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, [www.accpf.cl](http://www.accpf.cl); Amigos del Tren [www.amigosdeltren.cl](http://www.amigosdeltren.cl); Instituto Ferroviario, [www.institutoferroviario.cl](http://www.institutoferroviario.cl)

<sup>5</sup> Economista y presidente de la Asociación de Arqueología Industrial (INCUNA) y de la sección española del Comité Internacional para la Salvaguarda del Patrimonio Industrial (TICCIH).

<sup>6</sup> En Chile no existe la categoría legal de patrimonio industrial y poco se ha difundido la práctica de la arqueología industrial. En cuanto a los monumentos arqueológicos, los define “como los lugares ruinas, yacimientos y piezas antro-arqueológicas que existen sobre o bajo la superficie del territorio nacional”, lo que resulta válido para la arqueología tradicional, pero no para el patrimonio industrial (Pizzi *et al.*, 2010, p. 24).

de su diseño arquitectónico expresan una imagen de ciudad y cómo se transformaron en puntos de “intercambio relacional de procesos urbanos” (Araneda *et al.*, 2010, p. 67). La comprensión de la estación como expresión arquitectónica viene de un análisis de sus componentes y su funcionalidad. Según José Alonso (2005), la arquitectura ferroviaria de las estaciones “puede entenderse como arquitectura industrial, pero también como la puerta de la ciudad”, y nombra dos tipologías de estaciones: *gare en tête*, que organiza los servicios y accesos en torno a un gran vestíbulo, y *gare de passage*, un edificio colocado a lo largo de las vías, cubierto con una cercha (Alonso, 2005, p. 217). En el tramo de estudio se encuentra la Estación Central dentro de la primera tipología, cabecera jerárquica del Ferrocarril del Sur, y todas las demás estaciones de Metrotrén en la segunda tipología.

Las maestranzas de FF.CC. son importantes referentes arquitectónicos de la industrialización y del patrimonio ferroviario. La expansión de las actividades industriales y de los complejos productivos se desarrolló con fuerza a fines de siglo XIX y principios del XX “como escenarios del progreso tecnológico resultante de la aplicación de sucesivas fuerzas motrices, basadas en fuentes de energía como el carbón, la electricidad y el petróleo” (Pizzi *et al.*, 2010, p. 17). Así surgió la gran fábrica vinculada a la máquina a vapor, el ferrocarril, y con este nace la ciudad industrial como núcleo de concentración urbana, desvinculada del campo. Las maestranzas suelen destacarse por el amplio espacio que abarca el patio de maniobras y por la gran escala de sus edificios, dispuestos de forma funcional a los procesos de construcción y reparación de las locomotoras. Estos edificios funcionaban como verdaderas máquinas. Sus elementos estructurales se disponían proporcionalmente de acuerdo con los procesos de trabajo en serie dados en su interior. Los edificios asociados a las maestranzas de FF.CC. son siempre alargados, de gran altura, para que en su interior cupiese la máquina y se pudiera integrar rieles para llevar las piezas, un sistema constructivo de hormigón armado, todo en un lenguaje arquitectónico moderno de diseño simplificado (Ortega *et al.*, 2009).

Dado que inmediatamente después de la construcción de las estaciones comenzó un fenómeno de afluencia de nueva población, en torno

a las maestranzas y otras industrias asociadas al ferrocarril se comenzaron a construir conjuntos de vivienda para sus obreros. Este tipo de urbanización circundante también es parte del legado del desarrollo de FF.CC. Pese a que las poblaciones ferroviarias se construyeron durante la industrialización, son arquitectura industrial más a título nominal que morfológico, ya que su diseño se emparenta con los diferentes modelos de vivienda popular del momento (Álvarez, 2003). Hidalgo (2005) da cuenta de la gestación de las poblaciones obreras construidas en torno a la MSE en el contexto de la historia de la vivienda social en Chile, y destaca que las superficies de estos conjuntos fueron significativamente mayores que las de los anteriores. La casa unifamiliar en la periferia de la ciudad, “con predios más amplios y con todas las condiciones favorables de higiene moderna, empezó a ser vista como uno de los objetivos de residencia de los sectores medios” (Hidalgo, 2005, p. 123).

Por otra parte se encuentra el patrimonio ferroviario material inmueble, es decir, los vestigios que poseen valor tecnológico o científico, como maquinarias o sitios para procesar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, los servicios funcionales en los procesos sociales y productivos, como los medios de transporte y toda su infraestructura (Álvarez, 2007). De esta forma, se comprenden todos los bienes generados y utilizados en el desarrollo histórico del transporte y la industria ferroviaria. El medio de transporte del ferrocarril en sí mismo es parte del patrimonio ferroviario. Antes de los FF.CC., la red de carros tirados por caballos o “carros de sangre” era el medio de transporte público más veloz en Santiago (Memoria Chilena, s. f.). Invencciones posteriores, como el automóvil o el avión, fueron continuadoras de una revolución que comenzó con la locomotora a vapor (Alliende, 1993).

En Chile, la modernización de FF.CC. comenzó con la instalación de la MSE y llegó a su clímax con la MCSB, que permitió reparar treinta locomotoras por mes. Luego, la iniciación de la tracción eléctrica trajo consigo una reducción considerable de los tiempos de viaje (Thomson y Angerstein, 1997). En el tramo de estudio se encuentran vestigios de carros y coches de carga y pasajeros en la maestranza Lo Chena y en la MSE, algunas de ellas declaradas MH, subcategoría mueble.

### *Lo inmaterial*

El concepto de patrimonio inmaterial fue definido por la UNESCO (2003) en la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, que reconoce “los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas (...) que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural” (p. 2). El patrimonio inmaterial se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades “en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana”. Se reconoce además que los procesos de globalización y transformación social, por un lado, crean las condiciones para crear un diálogo entre las comunidades, pero, por el otro, también traen consigo riesgos de deterioro, desaparición y destrucción de lo inmaterial (UNESCO, 2003).

Más allá de la UNESCO, para definir el patrimonio ferroviario inmaterial en el tramo de estudio fue necesario integrar el concepto de lugar antropológico (Augé, 1993, pp. 49-79), donde el “dispositivo espacial es a la vez lo que expresa la identidad del grupo”, aunque los orígenes del grupo sean diversos, “la identidad del lugar es la que lo funda, lo reúne y lo une” (p. 51). De esta forma, las infraestructuras, el patrimonio mueble e inmueble y la urbanización circundante se comprenden en conjunto, como un territorio con significación cultural para sus comunidades (ICOMOS, 2013). Es decir, más allá de las estructuras materiales, funcionales u obsoletas, el tramo de estudio se entiende como un paisaje con significación cultural, producto de un proceso histórico que lo sitúa dentro de un contexto urbano determinado (Ortega, 2019; Ortega e Ibarra, 2021). Emerge entonces un paisaje cultural en el que se incluyen los barrios aledaños y sus modos de vida, es decir, los habitantes y sus subjetividades.

Se indaga en la memoria colectiva de las comunidades que han trabajado por la puesta en valor del patrimonio ferroviario para reconstruir la historia social y urbana del Ferrocarril del Sur entre Estación Central

y San Bernardo. La memoria “no es solo el registro en nuestro cerebro de hechos y situaciones, lugares, etc., de una manera aislada y personal, muy por el contrario, en ella lo colectivo y lo reflexivo están siempre presentes” (Araneda *et al.*, 2010, p. 31). Según Maurice Halbwachs, el carácter social de la memoria está por sobre el individual, ya que todo recuerdo es el resultado de una interacción social que se desarrolla en un marco espacial. Cuando se evoca el testimonio, “únicamente tiene sentido respecto del conjunto del que forma parte, ya que supone un acontecimiento real vivido en común hace tiempo y, por ello, depende del marco de referencia en el que evolucionan actualmente el grupo y el individuo que presentan dicho testimonio” (Halbwachs, 1950, p. 12). Por lo tanto, un recuerdo contado como un hecho íntimo es la puerta a lo colectivo y la memoria colectiva se nutre de lo individual, de modo que existe una relación dialéctica indivisible entre ellas.

La memoria de las comunidades siempre se sustenta en hitos físicos o “lugares de memoria” (Nora, 1993, p. 19), que “se hacen presentes en el relato cuando son requeridos, debido a que son elementos que tienen una misión identitaria”. Los lugares de memoria son espacios significativos tanto material como inmaterialmente, y de larga duración a través de las generaciones, para la memoria y la identidad colectiva. Las expresiones francesas *legacie* (legado) o *héritage* (herencia) son más adecuadas para caracterizar la colección de “lugares memorables”, los cuales en su diversidad entregan una imagen de lo que, por ejemplo, es Francia, según Nora. Los lugares de memoria se caracterizan por tener una fuerte carga de simbolismo y están arraigados en las convenciones y costumbres sociales, culturales y políticas. Se modifican en la medida en que cambian las maneras de su recepción, apropiación, uso y tradición. La comunidad puede mirarse a sí misma y contemplar su devenir gracias a estos elementos reconocibles (Araneda *et al.*, 2010).

Sobre cómo se ha comprendido y registrado el patrimonio ferroviario inmaterial, la investigación de Yerko Araneda *et al.* (2010) marca un precedente. Se categoriza la memoria ferroviaria en tres ejes: “vida cotidiana”, referida al sistema de vida que se desarrolló en torno a las estaciones e industria del ferrocarril; “hitos de la memoria”, referidos a diversos episodios

históricos que condensan relatos y percepciones colectivas; y, finalmente, la “pérdida”, entendida como la percepción actual sobre la actual obsolescencia. En la investigación de Araneda *et al.* (2010) cabe destacar que el medio de transporte está inactivo y el contexto territorial es mayormente rural. En cambio, en esta investigación en el tramo de estudio el transporte tanto de carga como de pasajeros está activo, y todo el contexto es urbano, desde el pericentro sur poniente, donde se ubica Estación Central y la MSE, hasta la periferia sur del área metropolitana, donde se ubica San Bernardo.

### *Valoración y patrimonialización*

Cada sociedad entrega valores y atributos a lo que considera necesario proteger, de acuerdo con sus acervos históricos, culturales e institucionales, y en consonancia con su propio proceso de construcción y reafirmación de su identidad. Sobre los valores asociados a los MH, Alois Riegl (1987) concibe al conjunto de actitudes vinculadas a la noción de MH como un objeto social y filosófico, cuyo valor histórico se entiende por todo aquello que ha existido y ya no existe, de modo que constituye un eslabón imprescindible de una cadena evolutiva. Así, toda actividad humana de la que se haya conservado testimonio tendría el derecho a reclamar para sí un valor histórico, en especial “aquellos testimonios que parecen representar etapas destacadas en el curso evolutivo de una determinada rama de actividad humana” (Riegl, 1987, p. 24).

A mediados del siglo xx, por la necesidad de institucionalizar la protección del patrimonio, surge la expansión de las prácticas de gestión y conservación. Según Françoise Choay (1993), con la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural de la UNESCO de 1972, donde se proclama la universalidad de un sistema de pensamiento y valores, se define al mismo tiempo la “democratización del saber”, animada por la voluntad de erradicar las diferencias y privilegios en el goce de los valores intelectuales y artísticos. Así, el término *cultura* se generalizó no remitiéndose solo a una unidad de conocimiento, sino a una amplia diversidad de tipos de cultura, contemplando a las “culturas minoritarias”, la “cultura popular”, “cultura de la pobreza”, etc. (Choay, 1993, p. 193).

Desde las últimas décadas del siglo xx, la perspectiva más prevalente para evaluar los valores atribuidos al patrimonio cultural ha sido el “enfoque basado en valores” (Mason y Avrami, 2002; Poullos, 2010), que se fundamenta en la Carta de Burra (ICOMOS, 1979), en la que la importancia de los lugares está determinada por la evaluación de valores o un conjunto de cualidades positivas que es atribuido por actores clave. La Carta de Burra ha tenido una serie de actualizaciones, una de las cuales indica que la gestión de los valores patrimoniales debe realizarse en todas las etapas por “personas con los conocimientos y habilidades adecuados” (ICOMOS, 2013, p. 9). El enfoque basado en valores identifica y realza la significación cultural como el valor general del patrimonio o la suma de sus valores fundamentales. A principios de la década de 1990, el enfoque basado en valores dominó los discursos académicos y profesionales, desde donde se adoptó un conjunto creciente de categorías de patrimonio, como los paisajes culturales y los paisajes urbanos (Fredheim y Khalaf, 2016).

Dentro de los nuevos procesos de valoración se encuentra el concepto de patrimonialización, que se entiende como el resultado de un proceso de construcción de la significación soportada por un objeto (material o inmaterial) que se vuelve patrimonial y compartido por una comunidad (Dormael, 2011). Se trata de un proceso voluntario de incorporación de valores socialmente construidos, contenidos en el espacio-tiempo de una sociedad en particular y que forma parte de los procesos de territorialización, que están en la base de la relación entre territorio y cultura. La apropiación y valoración como acción selectiva se expresa en acciones concretas que permiten construir referencias identitarias durables. De este proceso surge la construcción de una “conciencia patrimonial”, cuya sustentabilidad depende principalmente de la comprensión de los procesos sociales y culturales que los rigen (Bustos, 2004, p. 2).

Como se indicó, en Chile no existe legislación sobre patrimonio cultural y, por esta razón, desde la sociedad civil ha surgido la inquietud de generar la primera Ley de Patrimonio Cultural, lo que trascendió a la formación de la Asociación Chilena de Barrios y Zonas Patrimoniales. En el Primer Consejo Ciudadano del Patrimonio, realizado el 21 de marzo de 2012, las quince primeras organizaciones adherentes resolvieron impulsar, junto

a todos los ciudadanos que quisieran integrarse, un Plebiscito por una Ley de Patrimonio Cultural para Chile. Este plebiscito se realizó el Día del Patrimonio de 2012 y en el barrio San Eugenio se instalaron urnas durante la Ruta Patrimonial del 3 de junio de ese año, en plaza Yarur, plaza Jorge Montt y al interior de la población Central de Leche. A partir de esta demanda ciudadana, en 2019 el Poder Ejecutivo presentó un proyecto de Ley de Patrimonio Cultural. Sin embargo, durante el debate legislativo han surgido una serie de críticas, entre ellas que el “proceso se había elaborado entre cuatro paredes, pasando por alto uno de los puntos claves del Convenio 169 de la OIT, vale decir, la participación de los pueblos indígenas” (Becerra, 2021).

Por otro lado, en este proceso cabe destacar que en 2018 se publicó en el *Diario Oficial* el Decreto con Fuerza de Ley (DFL) que permite la implementación del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio. De esta manera, gracias a la instalación de la discusión por parte de la sociedad civil, la institucionalidad ha estado lentamente avanzando desde la visión monumentalista del patrimonio a una más integral, que comprende la necesidad de protección efectiva del patrimonio urbano e inmaterial, aunque aún permanece la demanda de las comunidades del patrimonio por mayor participación.

Cabe destacar el aumento de Zonas Típicas (ZT) declaradas por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) y el origen de sus declaratorias. Por ejemplo, de las 32 ZT declaradas entre 2001 y 2010, la mayor parte se concentró en la subcategoría “área urbana”, y el resto se distribuyó entre “conjuntos”, “centros históricos” y “pueblos típicos” (Barrientos, Edwards e Ibarra, 2010, p. 27). Otro dato solo de Santiago: desde 1990 se han declarado 16 ZT, de las cuales solo seis fueron a petición de algún organismo del Estado y las diez restantes gracias a la organización de los propios vecinos. Con esto se puede comprender que en los últimos años se ha generado en Chile un fuerte aumento de declaración patrimonial de zonas urbanas, las que surgen en su mayoría a partir de la solicitud de agrupaciones de la sociedad civil organizada, es decir, a partir de la propia solicitud de sus habitantes.

Por otra parte, es necesario indicar que con la necesidad de institucionalizar la protección del patrimonio surge la exacerbación de su valor



económico, en el marco de una cada vez más pujante “industria cultural”. Sobre esto, Choay advertía que las conductas asociadas a la valoración<sup>7</sup> “se encuentran inmersas en estratos de significaciones cuyas ambigüedades y contradicciones articulan y desarticulan dos mundos y dos visiones de mundo” (1993, p. 7). El término *valorización* pretende ser tranquilizador, pero resulta en realidad inquietante por su ambigüedad, ya que remite a los valores del patrimonio que se desea que se reconozcan, conteniendo también la noción de plusvalía. En esta investigación esta noción ambivalente fue un desafío de comprender en el contexto del “desvalorizado” entorno urbano de la periferia surponiente del Área Metropolitana de Santiago, y más aún, generar lineamientos de planificación urbana desde un enfoque patrimonial tomando en cuenta las contradicciones entre estos sistemas de valores.

Es necesario contextualizar la tensión en que se encuentra el patrimonio y su valorización cuando esta surge desde los sectores populares y no desde las clases acomodadas. Néstor García Canclini (1999) indica que “si bien el patrimonio sirve para unificar a una nación, las desigualdades en su formación y apropiación exigen estudiarlo también como espacio de lucha material y simbólica entre las clases, las etnias y los grupos” (p. 18). Generalmente, las actividades destinadas a definirlo, conservarlo y difundirlo incurren en cierta “simulación al pretender que la sociedad no está dividida” (p. 17). Los sectores que poseen mayores recursos políticos y económicos en las ciudades no solo definen cuáles bienes merecen ser conservados, sino que también disponen de medios financieros e intelectuales, tiempo de trabajo y de ocio para estampar en esos bienes mayor calidad y refinamiento (García Canclini, 1999). En el tramo de estudio se visualiza esta desigualdad estructural, lo que ha significado una desventaja que ha impedido su pleno desarrollo urbano.

Por otro lado, el patrimonio cultural de los obreros casi nunca se archiva. La memoria popular depende de la oralidad comunitaria y muchas veces no tiene los recursos necesarios para alcanzar la profundidad histórica

---

<sup>7</sup> *Valorar* se refiere a la acción de señalar el valor de algo, mientras que *valorizar* se refiere más bien a la acción de aumentar el valor de algo.

que logra el patrimonio definido por los intelectuales (García Canclini, 1999; Lienhard, 2000). De esta forma, el conocimiento de lo popular moderno, desde la historia sindical hasta los usos del espacio urbano, sigue teniendo menor importancia que las grandes obras de las culturas tradicionales. En este contexto, esta investigación busca construir el relato de la memoria obrera ferroviaria del tramo de estudio vinculado al concepto de PUH.

#### PAISAJE URBANO HISTÓRICO FERROVIARIO ENTRE ESTACIÓN CENTRAL Y SAN BERNARDO: TERRITORIO CONFIGURADO POR EL FERROCARRIL

El tramo de estudio y su entorno inmediato se comprende como un PUH ferroviario. Este territorio ha sido configurado por el ferrocarril y se reconoce en este una condición de conjunto de escala territorial considerando la estratificación histórica que la compone, a pesar de las discontinuidades físicas por encontrarse inmerso en la periferia metropolitana. Para comprender este enfoque, es importante discutir la noción de paisaje en relación con el patrimonio y la evolución del concepto de paisaje cultural de la UNESCO.

Según Carl Sauer (1965), considerado el precursor del concepto de paisaje cultural, el paisaje denota asociaciones particulares de hechos geográficos. En estas asociaciones, la percepción y el juicio personal se basan en la selección de formas tangibles o intangibles. En este sentido, los valores de quien percibe son los que determinan el contenido del paisaje, a partir de la selección de sus cualidades. La noción de paisaje tiene un contenido cultural implícito percibido en los atributos que son significativos para los seres humanos, incluidas las formas en que se conciben las áreas geográficas (Taylor y Lennon, 2012). Los seres humanos se relacionan con los paisajes a partir de un compromiso activo con los objetos tangibles. Es decir, el paisaje está relacionado con lo que se ve, con una construcción y una forma de percibir el mundo (Ortega, 2019).

Los paisajes comprendidos como patrimonio cultural surgen desde un enfoque centrado tradicionalmente en los valores estéticos y visuales de paisajes claramente definidos. Sin embargo, durante la década de 1990 la interpretación de los valores del paisaje evolucionó para reconocer la diversidad de lugares culturales vivos (Ortega, 2019; Rössler, 2006). Esta evolución se ve reflejada en el concepto y categoría de paisaje cultural de la UNESCO,

bienes culturales que “representan las obras combinadas de la naturaleza y del hombre” y se dividen en tres subcategorías: “paisaje diseñado y creado intencionalmente por el hombre”; “paisaje evolucionado orgánicamente”, que puede ser paisaje relicto (o fósil) o un “paisaje continuo”; y “paisaje cultural asociativo”, que puede ser valorado por las “asociaciones religiosas, artísticas o culturales del elemento natural” (UNESCO, 1992, p. 14). Los paisajes culturales en general solían asociarse a territorios rurales, desde el binomio “naturaleza-cultura”, definidos por ámbitos geográficos asociados a un evento o actividad que contiene valores estéticos y culturales (Sabaté, 2004).

Sin embargo, los paisajes culturales actualmente se han ampliado hacia ámbitos urbanos, desligándose así de la mirada sublime o de la visión romántica de los entornos de belleza singular. Según Cabeza (2010), esta categoría es válida para los sectores urbanos considerando que las ciudades se han transformado en grandes territorios donde está viviendo la mayor parte de la humanidad. Las grandes ciudades han ido generando en su interior espacios con significado cultural, “como el caso del paisaje cultural de la maestranza San Eugenio, espacio dedicado a la actividad industrial de FF.CC., que se ha ido construyendo a través del tiempo (...) y que cualquier persona que lo ve comprende que es un paisaje diferente” (Cabeza, 2010). Según Zárate (2010), los paisajes urbanos definidos como “culturales” son aquellos que “sobresalen por su emplazamiento, entorno, entramado y construcciones; en definitiva, por todo lo que les confiere valor patrimonial y refleja modos de vida que se han sucedido a través del tiempo” (p. 1).

La evolución en la comprensión de los paisajes culturales y la gestión del patrimonio en contextos urbanos se sintetiza en el enfoque planteado por la “Recomendación sobre el paisaje urbano histórico” (UNESCO, 2011). Este documento definió un cambio de paradigma en la gestión del patrimonio urbano al proponer un enfoque integral e integrado que considera las dinámicas cambiantes del siglo XXI (Bandarin y Van Oers, 2012; Ortega, 2019). El enfoque de PUH surge de la integración de las trayectorias teóricas sobre la gestión del patrimonio urbano, tangible e intangible, y del concepto de paisaje cultural, pues se comprende la necesidad de gestionar y planificar de manera interdisciplinaria desde una gobernanza multinivel (Ortega, 2021; Veldpaus, 2015). El enfoque de PUH considera el medio urbanizado

tanto histórico como contemporáneo, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial, los procesos económicos, además de las percepciones y valores culturales de sus habitantes y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad (UNESCO, 2011). Considerando la complejidad de las dinámicas y crecientes presiones urbanas, el enfoque de PUIH define un planteamiento integrado para la evaluación, conservación y gestión del patrimonio desde un marco de desarrollo sostenible (Ortega, 2021; UNESCO, 2011).

En este contexto, esta investigación se enfoca primeramente en comprender la estratificación histórica del PUIH ferroviario entre Estación Central y San Bernardo, comprendiendo su configuración, interpretándolo desde las percepciones y los modos de vida de los habitantes del entorno vinculados a FF.CC., y proponiendo finalmente lineamientos de planificación para la gestión sostenible del patrimonio ferroviario.

### *Configuración*

El concepto de paisaje se utiliza frecuentemente para definir la configuración de un territorio por un conjunto de elementos que integra “objetos pasados y presentes en una construcción transversal” (Santos, 2000, p. 89). En este sentido, las relaciones entre la ciudad y el sistema de transporte ferroviario es uno de los aspectos más determinantes en la historia urbana desde principios de siglo xx (Pizzi *et al.*, 2009). Su análisis lleva a contemplar cómo las variables socioeconómicas, culturales, medioambientales y urbanísticas se manifiestan como impactos en el territorio. Las huellas del ferrocarril “incidieron fundamentalmente en las diferencias potenciales territoriales, en la accesibilidad, en el efecto barrera y en la ordenación urbanística” (Pizzi *et al.*, 2009, p. 12). De esta forma, los paisajes configurados por infraestructuras de ferrocarril se transforman a la par del crecimiento de la ciudad. En este proceso, desde una estructura urbana elemental se expanden y conforman grandes metrópolis o complejas conurbaciones. Los lugares que tenían carácter homogéneo se desintegran, por lo que “la conservación total del paisaje urbano es la utopía sin sentido, ya que la ciudad es una creación de, por y para el hombre en permanente dinámica transformación” (Garré, 2001, p. 17).

El configurador del PUIH del tramo de estudio es el ferrocarril, desde el cual se genera un “territorio-conjunto” entendido por la relación de sus habitantes con la infraestructura y los procesos de valoración del patrimonio ferroviario. Desde el enfoque de PUIH la configuración es comprendida por elementos de la estructura urbana, la organización espacial, los usos del suelo, lo que define una relación entre las percepciones y relaciones visuales de quienes habitan en el entorno (UNESCO, 2011). El ferrocarril comprende una relación especial con el paisaje, configurado desde la infraestructura ferroviaria y su material rodante, desde el impacto de la propia infraestructura ferroviaria en el territorio y desde los procesos generados desde el sistema en movimiento (Lalana, 2012).

La configuración de un PUIH se puede entender más allá de lo físico cuando existen identidades y procesos de valoración de por medio (Ortega, 2019). Las ciudades se construyen dejando huellas de sus transformaciones y alteraciones. Algunas de estas son reconocidas como patrimoniales y perduran en el tiempo, mientras que otras son destruidas y quedan como legado de la memoria urbana. De este modo se va configurando un paisaje donde el patrimonio se entiende como un instrumento de afirmación, de pertenencia e identificación con un lugar, el cual implica necesariamente una “identificación con la historia de sus sucesivas transformaciones, con su persistencia y sus cambios, con aquello que reconocemos y aquello que nos asombra, con sus ganancias y pérdidas sufridas a lo largo del tiempo” (Cicchini y Escobar, 2005, p. 134).

La configuración de los paisajes urbanos patrimoniales no se debe leer como piezas sueltas, sino integradas a la vida urbana, en que uno de los componentes más importantes es la relación del habitante con el espacio público y la dinámica que implica que sea este considerado como el espacio de todos (Real, 2009). De esta forma, entre más eventos significativos para la comunidad se hayan dado en el pasado y traigan más evocación en sus miembros, más valor patrimonial va adquiriendo el paisaje.

### *Interpretación*

La ampliación de la interpretación conceptual y territorial del patrimonio se acompaña de una revisión profunda de lo que se entiende por paisaje (Silva

y Fernández, 2015). El paisaje es un constructo mental, no solo un ente objetivo; es una relación subjetiva entre el ser humano y el medio en el que vive a través de la percepción (Maderuelo, 2005). El paisaje se encuentra vinculado a un territorio entendido desde la relatividad de quién y cómo se mira, por lo cual involucra una subjetividad referida a un territorio interpretado (Cosgrove, 1984; Lanuza, 2008).

El paisaje interpretable se presenta como un texto legible al cual se le puede agregar diversos significados a partir de nuevas interpretaciones. La continua búsqueda de atributos del lugar lleva a encontrarse y establecer vínculos perceptuales que involucran la relación “forma-territorio-relato”. Asimismo, el paisaje urbano se interpreta por medio de una lectura de sus componentes, teniendo en cuenta atributos que no resultan unívocos, ya que la movilidad y la temporalidad no son constantes. Pero, al final, “el consenso colectivo es el que prima” (Real, 2000, p. 38). Es decir: el proceso de valoración por parte de quienes lo interpretan. El paisaje contiene elementos que, al ser valorados en conjunto, pueden ser considerados patrimonio cultural.

El paisaje, desde el punto de vista de la percepción, está compuesto, en primer lugar, por la forma visual o las características formales, como la estructura del espacio, la expresión de su lenguaje, que manifiesta sus elementos constitutivos, y la percepción espacio-temporal que del entorno tienen sus habitantes. Y, en segundo lugar, el sentido de lugar, que se refiere a sus características sustanciales y su significado, manifiestas en su geografía, en su historia, en la huella del ser humano y del paso del tiempo. Son el contenido mismo del lugar y de las acciones los que le dan su razón de ser, reflejando su pasado, presente y sus significados actuales. Cuando De Terán (2009) recurre a la expresión *tiempo espacializado* lo hace para relacionar las transformaciones del espacio y la percepción del devenir, o la forma subjetiva de aprehender el transcurrir del tiempo. También indica como materia de análisis y proyecto urbano el término *tiempo concreto*, es decir, no desde la añoranza, sino “desde la virtualidad de futuro que siempre tiene lo que llamamos de forma imprecisa, pasado” (De Terán, 2009, p. 5). En este sentido, la interpretación histórica de un paisaje permite detectar las líneas de fuerza que operan en la construcción de su forma y la potencialidad virtual contenida en las estructuras existentes.

Un tema frecuente en los estudios del patrimonio ha sido el apego del ser humano a los paisajes culturales, que se vincula al sentido de lugar y a la identidad de quienes lo habitan (Taylor y Lennon, 2012; Wylie, 2006). La interpretación del patrimonio desde el concepto de paisaje cultural considera los procesos de valoración local y su valoración por parte de un sector más amplio de la sociedad, lo que determina la toma de decisiones. De esta manera, los paisajes culturales han asumido un protagonismo cada vez más relevante como lugares comunicativos, donde es posible identificar los elementos de mayor interés para ofrecer una interpretación estructurada y atractiva de los mismos (Sabaté, 2004). Por ello, los paisajes culturales tienen la potencialidad de narrar una historia capaz de atraer visitas e inversiones, de descubrir oportunidades de proyectos y de situar el territorio en condiciones de iniciar un nuevo impulso de desarrollo (Sabaté, 2004).

Por otro lado, más allá de la interpretación del tramo de estudio como paisaje cultural, se considera que el enfoque de PUH es pertinente porque no lo limita a una categoría de patrimonio, sino que, desde la interpretación de la estratificación histórica y las dinámicas presentes en el entorno, es posible elaborar un planteamiento a la gestión y planificación consistente con sus valores y atributos patrimoniales (UNESCO, 2011).

### *Planificación*

Comprender el tramo ferroviario entre Estación Central y San Bernardo desde el enfoque de PUH provee un planteamiento para la gestión integrada de su patrimonio en el marco de un desarrollo sostenible (UNESCO, 2011). Este enfoque es fruto de la evolución teórica y práctica de la conservación del patrimonio urbano en las últimas décadas, lo que ha permitido a planificadores y gestores responder a las nuevas complejidades de los entornos urbanos. Este enfoque propone, además, respaldar a las comunidades locales en su afán de desarrollo y adaptación, sin renunciar a los valores y atributos patrimoniales vinculados a su historia, su memoria colectiva y su entorno (UNESCO, 2011).

Como se indicó anteriormente, el PUH no es una categoría de patrimonio, sino un enfoque de gestión que establece un marco de referencia

que integra la formulación y la implementación de políticas e instrumentos de planificación y conservación del patrimonio urbano (Ortega, 2021). Estas políticas deben incluir mecanismos para equilibrar conservación y sostenibilidad en el corto y largo plazo, haciendo especial hincapié en una integración armónica de las intervenciones contemporáneas en la trama urbana histórica para lograr mejorar la calidad de sus habitantes a través del uso sostenible del patrimonio urbano, pero sin perder de vista su carácter dinámico (UNESCO, 2011).

Asimismo, el enfoque de PUH requiere herramientas interdisciplinarias adaptadas a los contextos locales, tales como herramientas de participación ciudadana, herramientas de conocimiento y de planificación, sistemas normativos y herramientas financieras. Además, este enfoque toma en cuenta las tradiciones y percepciones de las comunidades locales, junto con instancias públicas y privadas que deben colaborar entre sí estableciendo alianzas para procurar que se aplique correctamente el enfoque de PUH (UNESCO, 2011).

Para promover el desarrollo sostenible del PUH ferroviario desde sus valores patrimoniales es necesario definir un enfoque para su planificación y conservación en el tiempo, potenciando no solo los valores materiales, sino también los valores inmateriales del ferrocarril y su entorno. El tratamiento de las infraestructuras y del patrimonio ferroviario exige la consideración de elementos territoriales y paisajísticos más allá de la comprensión de elementos particulares. Esto trae como consecuencia integrar la planificación urbana y la conservación del patrimonio, considerando en los complejos sistemas ferroviarios zonas de amortiguamiento y áreas de influencia (Lalana, 2012). De esta manera, la gestión del patrimonio ferroviario debe considerar la práctica de la planificación urbana y territorial para su conservación de manera sostenible y armónica en relación con su contexto.

Por un lado, las iniciativas que buscan el desarrollo sostenible de los paisajes culturales o PUH ferroviarios se enfocan principalmente en cohesionar los recursos culturales a partir de una “idea-fuerza territorial”, verificarla desde estudios propositivos y adelantar criterios para la ordenación del territorio, a fin de llevar a cabo una gestión coherente (Sabaté, 2004). Se trata de atraer actividades y de fomentar un turismo cultural respetuoso



con los valores de aquel territorio, incrementando la autoestima de una comunidad. En este sentido, lugares y acontecimientos comunes pueden resultar significativos con estrategias de planificación no dirigidas exclusivamente a una elite intelectual, potenciando el patrimonio para un desarrollo sostenible (Sabaté, 2004).

Desde este enfoque, internacionalmente se han desarrollado numerosos proyectos bajo la denominación de parques patrimoniales, donde el patrimonio ferroviario, industrial, cultural y natural toma como base ambiciosos enfoques de planificación. Un parque patrimonial busca unir recursos culturales a partir de una “historia motriz territorial”, con un sentido de coherencia y estructuración mediante criterios para la ordenación de un territorio y la correcta gestión de sus recursos (Gilbert, 2009). En este sentido, el patrimonio ferroviario es considerado un “bien cultural” que es representado y reinterpretado a través de una “lectura actualizada, integrada y científica (Álvarez, 2007, p. 337). En España destacan las intervenciones que se circunscriben en el marco de la arqueología industrial, práctica que ha vivido un progresivo interés por la posibilidad de conservación y reutilización del patrimonio industrial (Álvarez, 2007).

Asimismo, existen diversas experiencias de valoración de la identidad cultural heredada del periodo industrial gracias al impulso de las comunidades e instituciones que han desarrollado programas de regeneración urbana y territorial. Por ejemplo, en 2008, para el 150 aniversario de la primera vía ferroviaria que unió Madrid con el mar Mediterráneo se realizó un proyecto de investigación titulado “Alicante-Madrid, la primera línea férrea al Mediterráneo. Un recorrido paisajístico por la provincia de Alicante”, el cual planteó la posible recuperación del paisaje y del patrimonio ferroviario mediante la propuesta de realizar una vía de senderismo a modo de recorrido lúdico-cultural por los lugares más emblemáticos de la provincia. El estudio centró la atención en el trazado de las vías y en aquellos hitos patrimoniales más importantes (Mestre, 2011).

Por otro lado, el enfoque de PUH está siendo implementado en la práctica en diversas ciudades del mundo. El Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO y el Instituto de Formación e Investigación del Patrimonio Mundial para Asia y el Pacífico (WHITR-AP) han apoyado el desarrollo

del enfoque de PUH. A través de un programa piloto se han explorado formas de implementar este enfoque de gestión del patrimonio urbano en varias ciudades alrededor del mundo. Destaca particularmente el caso de la puesta en valor del patrimonio industrial y ferroviario de la ciudad de Ballarat en Australia. El gobierno local de esta urbe se convirtió en el primero en comenzar a implementar el enfoque de PUH en sus procesos estratégicos de manera integral, incluyendo toda el área del municipio y su contexto regional más amplio, no solo el centro histórico de la ciudad (Buckley, Cooke y Fayad, 2016). A fines del siglo XIX, los extensos recursos de oro de Ballarat dieron como resultado una explosión demográfica y un rápido crecimiento urbano. Los hallazgos provocaron una fiebre del oro en la entonces colonia del estado de Victoria, época histórica que se evidencia hoy en el paisaje a través de amplios espacios públicos arbolados y jardines, arquitectura victoriana y tradiciones culturales que se han potenciado para ser un importante destino turístico regional (Buckley, Cooke y Fayad, 2016). El patrimonio ferroviario de Ballarat se ha puesto en valor a través de rutas patrimoniales en torno a la estación de tren de Ballarat, a la cual se llega desde la ciudad de Melbourne, y a través de un *brochure* se puede desarrollar la ruta de manera autoguiada (*self-guided tour*) (HUL Ballarat, 2017). El complejo ferroviario de Ballarat conserva su diseño original, construido con los más altos estándares de ingeniería victoriana, gracias a las grandes riquezas extraídas de las minas de oro locales. El complejo tiene protección estatal y nacional debido a sus valores históricos, arquitectónicos, sociales y tecnológicos (HUL Ballarat, 2021).

En Latinoamérica cabe destacar la recuperación del patrimonio ferroviario en Argentina, sistema que llegó a ser uno de los más grandes del mundo y el más extenso de Latinoamérica. Al igual que en Chile, la reestructuración económica y política del país a fines de siglo XX dio lugar a la desarticulación del sistema, a la privatización de los servicios y la desaparición del transporte de pasajeros, con excepción de la capital (Raposo, 2009). Cabe destacar el proyecto “La Plata, Paisaje Cultural”, una aproximación a la identificación de PUH en la región capital de la provincia de Buenos Aires. Este proyecto buscó contribuir a la reconstrucción del proceso perceptivo integral del territorio mediante la identificación de los PUH culturalmente

significativos, incluyendo frentes fluviales en áreas urbano-portuarias, y las interfases urbanas y de la movilidad de las redes ferroviarias (Vitalone *et al.*, 2015). Asimismo, cabe destacar la recuperación de la infraestructura ferroviaria del Corredor Verde del Oeste de Buenos Aires, propuesta de gran escala con objetivos concretos para el transporte urbano. En 1996 se estableció la necesidad de elaborar un plan urbano ambiental y dentro de los programas de ordenamiento territorial propuso el Programa de Actuación Corredor Verde del Oeste (CVO), que tuvo por objetivo superar la barrera urbanística del trazado del FF.CC. Sarmiento mediante su soterramiento y, consecuentemente, generar sobre el mismo un gran parque lineal para mejorar la calidad ambiental de los barrios aledaños. Además, la idea fue mejorar las posibilidades operativas de los servicios ferroviarios y la transferencia de pasajeros entre los distintos modos de transporte que operan en el sector (Rodríguez, 2008).

De esta forma, esta investigación tiene como principal objetivo comprender el proceso de transformación del PUIH del tramo ferroviario de estudio, comprendiendo los valores culturales asociados al patrimonio ferroviario y, siendo consecuente con el diagnóstico, generar lineamientos hacia una planificación urbana integrada. En otras partes del mundo existen experiencias interesantes de planificación del patrimonio ferroviario considerando el concepto de paisaje cultural o el enfoque de PUIH según diagnósticos locales. Por esta razón, aunque las infraestructuras de la antigua industria ferroviaria han sido desmanteladas en gran medida, esta investigación propone recuperarlas de su obsolescencia funcional a través de nuevos usos para impulsar un nuevo desarrollo urbano en la periferia metropolitana.





F DEL E  
CHILE

Y 20



## CAPÍTULO II

### PAISAJE URBANO HISTÓRICO FERROVIARIO ENTRE ESTACIÓN CENTRAL Y SAN BERNARDO (1905-1995)

“La libertad y la dignidad habían sido expulsadas de nuestro territorio.

Se enriquecieron más los monopolios y empresas yanquis,  
y se llenaron las faltriqueras algunos burócratas de uñas largas.

Pero en nuestra tierra nunca se prolongan por mucho tiempo  
las tempestades (...)

He aquí la adusta y sencilla faz de los ferroviarios,  
fuerza inminentemente integrante del pueblo de Chile”.

(Sepúlveda, 1959, p. 112)

Los radicales procesos de transformación social, política y económica vividos en Chile durante el siglo xx se materializaron en el espacio urbano del tramo de estudio de forma brusca, e incluso violenta en ciertos puntos, en ausencia de una planificación urbana integrada con las comunidades locales. Procesos como el declive de la industria de FF.CC., el cambio estructural de la economía, y la progresiva conurbación de Santiago y San Bernardo determinan que el “paisaje anterior”, rural e industrial, se haya transformado en un paisaje urbano periférico donde persisten intersticios de patrimonio ferroviario que se niega a olvidar aquella época de oro pese a todos los cambios impuestos en el territorio.

En este contexto, este capítulo busca dilucidar a través de la reconstrucción de la historia urbana en torno al Ferrocarril del Sur entre Estación Central y San Bernardo los elementos clave que permiten relatar la existencia y persistencia de un PUH ferroviario.

#### DISTANCIA ENTRE DOS PUNTOS: POBLAMIENTO EN TORNO A ESTACIÓN CENTRAL Y LA ESTACIÓN DE SAN BERNARDO (1856-1899)

Cuando se inauguró la Estación Central (1856), primera estación de FF.CC. que se levantó en Santiago, situada en el entonces extremo poniente de la

ciudad, conocida como “boca de la Alameda” (De Ramón, 2000, p. 156), se comenzó a construir en su entorno la barriada de Chuchunco. Se trataba de caseríos y ranchos instalados en la exchacra del mismo nombre por parte de nuevos habitantes que venían desde el campo a la ciudad. Su instalación se vio favorecida por la cercanía a las fuentes de ingreso donde “ofrecían trabajo no permanente, pero abundante”, lo que permitía a los pobladores sobrevivir “con trabajos inciertos y mal pagados” (De Ramón, 2000, p. 144). Hacia fines de siglo XIX, el entorno del barrio de la Estación Central se comenzó a consolidar gracias al comercio que generó el terminal. A pesar de que la tradición oral chilena ha cristalizado en la conciencia colectiva a “Chuchunco” como un lugar lejano, apenas se instaló la Estación Central el sector dejó de ser periférico. Según Cáceres y Lin (2012), rápidamente vivir “pa allá pa Chuchunco” dejó de ser periférico, lo que se aprecia en un plano de la época que muestra toda el área urbanizada. Sin embargo, su imagen de periferia sigue vigente hasta hoy, a pesar de que es un gran (sub) centro de escala metropolitana.

La Estación Central ha experimentado una serie de transformaciones desde su origen. Su arquitectura original comprendía un núcleo central con un sistema de pilares y cerchas que cubría las cuatro naves de los andenes (Figura 7) (Basaez y Amadori, 1995). Esta tipología de corredores se repitió luego en las estaciones de San Bernardo (Figura 8) y otras más a lo largo de Chile (Pizzi *et al.*, 2010). Luego, en 1884, se iniciaron gestiones para financiar la construcción de un nuevo edificio para la Estación Central por el gran desarrollo que tuvo FF.CC. del Estado, creado ese mismo año. Con la consolidación del área Alameda-Exposición, fue necesario ampliarla agregando dos secciones con estructura metálica y una torre reloj frente a la Alameda (Figura 9). Se demolieron los edificios laterales originales y se remplazaron por dos volúmenes de dos pisos de arquitectura *beaux arts*, para los servicios administrativos de FF.CC. (Pizzi *et al.*, 2010, p. 85). En 1897 se intervino nuevamente. Se remplazaron dos estructuras de techumbre y la torre intermedia por una gran estructura metálica que hasta hoy cubre el sector de los andenes. Esta estructura fue encargada y construida en Francia por Schneider Co. Creusot en 1897 (Figura 10) (EFE, 2012a).





Figura 7: Primer edificio de la Estación Central, 1860. (Archivo Fotográfico EFE)



Figura 8: Estación San Bernardo, 1857. (Archivo Fotográfico EFE)



Figura 9: Segundo edificio de la Estación Central, 1885. (Archivo Fotográfico y Digital Biblioteca Nacional)



Figura 10: Tercer edificio de la Estación Central, 1900. (Archivo Fotográfico EFE)

La construcción del Ferrocarril del Sur (1855-1913) y la apertura de la estación de San Bernardo (1857), ciudad del sur más cercana a la capital en ese entonces, cuyo primer trazado se realizó en 1822 y oficialmente se fundó en 1830, significó un importante avance para aquella ciudad (Alliende, 1933). Al día siguiente de su inauguración comenzaron los viajes normales entre ambas zonas urbanas, con cinco frecuencias diarias (Besoain, 1995). Así comenzó el desarrollo urbano de San Bernardo, evidenciado en mejoras de sus equipamientos públicos como la construcción de una nueva iglesia, un mercado y el propio edificio de la estación (1868), con una planta rectangular y un corredor estilo colonial (Figura 8). Luego, en 1898, se abrió la Plazuela de la Estación de San Bernardo, lo que contribuyó a convertir ese lugar en un atractivo paseo. A fines de siglo la ciudad contaba con una serie de condiciones que hacían de ella un “lugar placentero para vivir”; junto a sus condiciones ambientales, “con un aire más fresco, hacían de San Bernardo el lugar preferido por la aristocracia santiaguina para veranear” (Besoain, 1995, p. 92).



Figura 11: Reconstrucción cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur. (Elaboración propia a partir de planos “Expansión de Santiago”, Observatorio de Ciudades UC, y “Santiago y sus alrededores”, de Agustín Rengifo)

En ese momento, entre Estación Central y San Bernardo había una distancia, un paisaje no urbanizado conformado por fundos y parcelas de agrado en las cuales se comenzaron a construir casas particulares de familias de clase acomodada (Figura 11). En este contexto surgió el pueblo Lo Espejo, punto intermedio entre San Bernardo y Estación Central, el cual correspondía al fundo de Lo Sierra. En la última década del siglo XIX comenzó su urbanización a través de la construcción de casas quinta, las que serán más tarde el principal “orgullo y tesoro” (Declaratoria Zona Típica Sector Pueblo de Lo Espejo, 2002).

#### PRIMAVERA DE FERROCARRILES: DESARROLLO Y APOGEO DE LAS MAESTRANZAS (1900-1950)

Desde 1850 la ciudad de Santiago experimentó un proceso industrializador que tomó mayor cuerpo después de 1875 (De Ramón, 2000). Las fábricas optaron por ubicarse en los alrededores y en 1890 se comenzó a construir el ferrocarril Santiago-Pirque, mientras se criticaba que el terminal de la estación Providencia no estaba conectado con el de los FF.CC. del Estado en la estación Alameda. En respuesta se construyó el Ferrocarril de Circunvalación, “obra que se inició a partir de 1899 pero cuyos trabajos continuaron hasta agosto de 1901” (De Ramón, 2000, p. 167). A partir de su construcción “se inicia la consolidación de nuestra sociedad moderna a través de la industrialización que desencadena una cascada de transformaciones sociales, políticas y económicas” (Pizzi *et al.*, 2010, p. 15), transformaciones que definieron el génesis del PUH del tramo de estudio.

#### *Maestranza San Eugenio: núcleo urbanizador del sector sur poniente*

Según Vasallo y Matus (1943), en 1905 FF.CC. del Estado compró 147.762 m<sup>2</sup> de terreno a unos dos kilómetros al sur de la estación Alameda. Previamente, los trabajos de maestranza ferroviaria en la capital habían comenzado en las cercanías de la estación Alameda (Figura 12), donde estaba la antigua maestranza Santiago de locomotoras con escape de vapor (Figura 13) (Thomson, 2007).

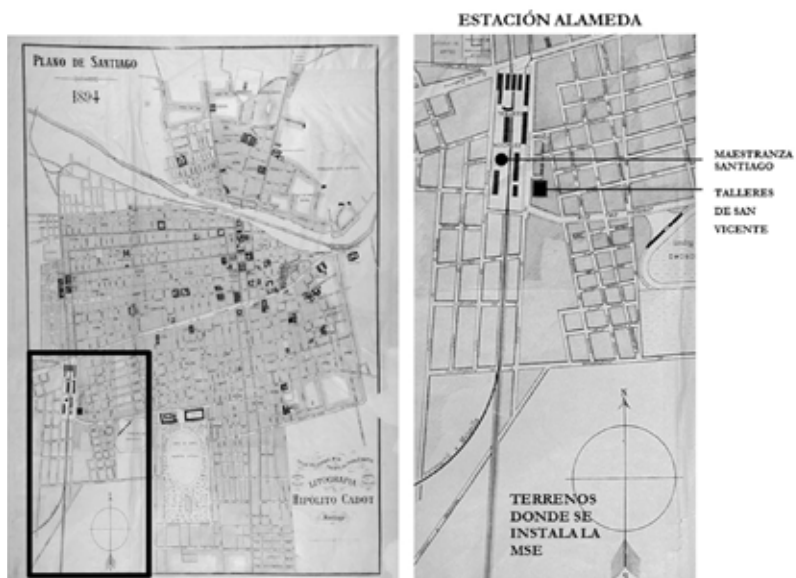


Figura 12: Ubicación de la mastranza Santiago y de los talleres de San Vicente. (Plano de Santiago, 1894, Memoria Chilena)



Figura 13: Casa de máquinas de la mastranza de Santiago, 1909. (Zig-Zag, 1909)



mercado, se pasó a una política de “desarrollo hacia dentro”, que buscó lograr la mayor autosuficiencia del país a través de la industrialización (Correa *et al.*, 2001). Además, se desarrollaron políticas proteccionistas con un rol activo del Estado en la planificación en todas las áreas de la economía, así como una mayor injerencia en las condiciones sociales de los trabajadores y de la población en general: se trata de la figura del llamado Estado benefactor.

Según Thomson (2007), la construcción de la MSE partió quince años después de la compra del terreno, atendiendo el parque ferroviario del Ferrocarril del Sur, a San Antonio y de Circunvalación. Durante este periodo, las locomotoras a vapor de la MSE cubrieron el transporte de trenes de pasajeros tanto de larga distancia como de cercanías, hasta Talca y sobre el ramal de San Antonio y Cartagena. También operaban trenes de carga tanto por el Ferrocarril del Sur como por el de Circunvalación, hasta la estación Ñuñoa (Thomson, 2007). En este contexto, la industrialización como eje central del desarrollo económico logró consolidar modernizaciones en el aparato estatal, como la integración de técnicos e ingenieros en la administración de FF.CC. del Estado y la promoción de FF.CC. como la mejor alternativa para el transporte de carga y pasajeros.

La consolidación de este modelo de desarrollo basado en la industrialización acarreó importantes transformaciones urbanas. Las nuevas tecnologías incorporadas a los procesos productivos exigieron cambios en las dimensiones, diseños y materialidades para la construcción. De las fábricas construidas con la tradicional arquitectura a base de adobe y madera, se transita al uso de estructuras de hormigón armado y fierro, lo que le confirió más capacidades y una apariencia “moderna” a estos espacios productivos (Pizzi *et al.*, 2010).

En este contexto, la capital atrajo un inmenso contingente de nuevos habitantes. La expansión de la ciudad se dio “a costa de los terrenos situados más allá de los límites urbanos fijados por el ‘Camino de cintura’ trazado por el intendente Vicuña Mackenna en 1872, invadiendo las subdelegaciones rurales (más tarde comunas) que rodeaban la ciudad” (De Ramón, 2000, p. 183). De esta forma, los terrenos en torno a la MSE comenzaron a ser utilizados como suelo urbano, lo que dio paso a la construcción de viviendas que albergaron a nuevos habitantes, y a conjuntos para técnicos y empleados de FF.CC. (Pizzi *et al.*, 2010).

Una de las características que distinguió esta nueva zona residencial de otras más acomodadas fue su producción en serie e intensivo uso de suelo. Los primeros conjuntos de vivienda los construyó en este sector la congregación católica San Vicente de Paul. Esta iniciativa surgió en respuesta al débil rol del Estado frente a la cuestión social en el ámbito de vivienda (Arriagada, 2011). Se establecieron en una capilla “localizada en la cercanía de los talleres ferroviarios” de la estación Alameda. Fernando Díaz, habitante de una antigua casa de adobe de la calle Puerta de Vera, en el barrio San Vicente, y miembro de la pastoral de comunicaciones de la basílica del Perpetuo Socorro, ha recopilado parte de la historia del sector e indica que la maestranza Santiago y los talleres de San Vicente fueron núcleos de desarrollo importantes que surgieron a mediados de siglo XIX, en paralelo a los primeros FF.CC. del norte de Chile:

Meiggs, Wheelwright, Campbell, calles del conocido “barrio Meiggs”, son ingenieros extranjeros que vinieron a desarrollar FF.CC. Así uno se da cuenta que el “barrio ferroviario” de Santiago surge desde la estación Alameda hacia el sur<sup>8</sup>.

Guillermo Silva, también habitante de la calle Puerta de Vera, trabajó durante 1962 y 1995 como administrativo en FF.CC. del Estado en la estación Alameda y conoce en detalle los orígenes del sector:

Este barrio data del siglo antepasado (...). Los dueños de estos terrenos eran los Ugarte, quienes fueron cediendo a la Iglesia parte de los terrenos. Aquí llegó mucha gente de la provincia de O’Higgins y Colchagua (...) y muchos de ellos trabajaron luego en FF.CC.<sup>9</sup>.

Luego, la Ley de Habitaciones Obreras, primer cuerpo legal que se dictó con el fin de abordar el problema de la habitación popular en 1906, marcó

---

<sup>8</sup> Entrevista a Fernando Díaz, 28 de diciembre de 2012.

<sup>9</sup> Entrevista a Guillermo Silva, 7 de enero de 2013.



el inicio de las actuaciones del Estado chileno en el contexto de la vivienda social y tuvo importantes implicancias en el inicio de la discusión sobre cómo debían planificarse las ciudades, considerando los requerimientos de localización de los primeros barrios obreros en sus contextos urbanos (Hidalgo, 2002).

La primera población donde vivieron trabajadores ferroviarios en Santiago fue la población San Vicente, construida en 1894. Se emplazó en el costado oriente del eje del Ferrocarril del Sur, próxima a la maestranza Santiago. Fue habitada en su mayoría por personal de FF.CC., quienes arrendaban a la Sociedad San Vicente de Paul, y contó con 232 viviendas (Arriagada, 2011; Hidalgo, 2002):

Estas casas las administraba la Sociedad San Vicente de Paul y las arrendaban a ferroviarios. Muchos años después, en 1954, empezaron a venderlas y los vecinos se organizaron para paralizar la especulación. En esa situación intervino el Estado y así estas casas pasaron a ser vendidas, a precio justo, a los arrendatarios, los verdaderos “propietarios” de estas casas<sup>10</sup>.

Luego, con el traspaso de las labores de FF.CC. a la MSE, el sector fue urbanizado en su mayoría por ferroviarios. Uno de los primeros conjuntos fue la población El Mirador, loteada y autoconstruida en fachada continua por sus propios habitantes, quienes eran en su mayoría trabajadores de la MSE<sup>11</sup>. Por la amplia demanda de vivienda en el área, el primer conjunto construido bajo la acción directa del Consejo Superior de Habitaciones Obreras fue la población San Eugenio o “San Eugenio Vieja”, inaugurada hacia 1911, la que contó “con 100 casitas distribuidas en 100 manzanas que están separadas por avenidas anchas”<sup>12</sup>, con diversas dimensiones, cantidades de habitaciones y diferentes precios (Hidalgo, 2005, p. 78) (Figura 15).

---

<sup>10</sup> Entrevista a Guillermo Silva, 7 de enero de 2013.

<sup>11</sup> En este periodo no existía red de alcantarillado, sino que posteriormente se integró a la urbanización. El plano de alcantarillado es de una vivienda en calle Mercedes (actual Siria) 2752 y está firmado por la Caja de Retiros y Previsión Social de los FF.CC. del Estado.

<sup>12</sup> Inauguración barrio San Eugenio (14 de octubre de 1911). *Zig-Zag*, VI(347), 1.



Figura 15: Inauguración de la población San Eugenio, 14 de octubre de 1911. (Zig-Zag, VI(347), p. 1)

Luego, en 1936 se construyó la población San Eugenio II o “San Eugenio Nueva”, donde vivieron trabajadores de diversas industrias. Las superficies de sus predios fueron significativamente mayores que aquellos que se realizaron con anterioridad. El conjunto se compuso de 270 viviendas distribuidas en nueve manzanas con 30 viviendas cada una (Arriagada, 2011). Ese mismo año se inauguró la población El Riel, al norte de la MSE, conjunto que agrupó edificación continua en torno a dos pasajes perpendiculares a la avenida Ramón Subercaseaux (Rondizzoni), las cuales fueron habitadas mayormente por maquinistas de FF.CC. y viviendas aisladas para empleados administrativos de mayor rango (Arriagada, 2011). Finalmente, en 1938 se construyeron por cuenta de la Caja de Seguro Obligatorio los Colectivos San Eugenio (Pizzi y Valenzuela, 2007). Compuestos por 4 edificios de 4 pisos cada uno, con patio interior, contó con 192 departamentos, desde 1 y 4 habitaciones, y fue habitado mayormente por maquinistas y trabajadores de la MSE (Arriagada, 2011) (Figuras 16 y 17).



Figura 16: Maquinistas habitantes de los colectivos San Eugenio junto a su locomotora a vapor en la MSE, hacia 1948. (Gentileza de Gladys González)



Figura 17: Imágenes de las poblaciones para ferroviarios construidas en el sector sur poniente de Santiago. De arriba abajo, y de izquierda a derecha: población San Vicente, Padres Redentoristas, San Eugenio Vieja, El Mirador, El Riel, San Eugenio Nueva y colectivos San Eugenio. (Elaboración propia)

Además de este paisaje residencial, en todo el tramo de estudio se configuró un paisaje industrial materializado en fábricas ubicadas en torno al ferrocarril, hitos urbanos distinguidos por su volumetría y tipología

arquitectónica modernista. Entre ellas se encontraba la fábrica de sacos Almadena (1930), la Central de Leche (1937) (Figura 18) y la textil Yarur MACHASA (1935), donde ramales del Ferrocarril de Circunvalación entraban hacia los recintos para cargar y descargar tanto materias primas como procesadas (Ibarra, 2010):

Entre Estación Central y San Eugenio estaba “La Lechera”. Ahí llegaba el tren de carga desde el sur con la leche. Había un desvío y ahí descargaban la leche con las máquinas de patio hacia los camiones. Los tambores eran de cincuenta litros por lo menos<sup>13</sup>.



Figura 18: Actuales vestigios de los rieles del desvío hacia la ex Central de Leche. (Elaboración propia)

---

<sup>13</sup> Entrevista a Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.

También había desvíos hacia la Compañía de Gas (1905-1927) y hacia la Feria Tattersall, en calle Buzeta (1913), entidad que intermediaba el ganado para la comercialización de insumos y remates (Tattersall, 2011):

Había carros de carga solo para los animales que venían del sur. Bajaban al corral cerca de San Eugenio. De ahí los llevaban a Tattersall y a los remates de “la Buzeta vieja”<sup>14</sup>.

### *Maestranza de San Bernardo: centro y motor de la vida urbana al sur de Santiago*

Al comenzar el siglo xx, el ferrocarril también contribuyó a la configuración de un paisaje urbano de carácter residencial e industrial en la ciudad de San Bernardo (Figura 19). En 1908 se inauguró el ferrocarril eléctrico, o tranvías entre Santiago y San Bernardo, a través del Camino de la Polvareda, actual Gran Avenida. Este medio de transporte se transformó en la competencia, tanto en precio como en tiempo de viaje, de FF.CC., y generó un incipiente desarrollo urbano, el que se consolidó a mediados del siglo xx (Besoain, 1995).

Con la instalación de la MCSB el paisaje urbano se expandió y reconfiguró, transformándose este gran espacio productivo en el “centro y motor de la vida de San Bernardo” (Besoain, 1995, p. 142) (Figura 20). La MCSB tuvo su origen en 1899, cuando FF.CC. del Estado definió que las maestranzas no solo debían producir, sino también garantizar “la salud y vida de los empleados y obreros que en ellas trabajaban” (Vasallo y Matus, 1943, p. 222). De esta forma, en 1914 se adquirieron 121.224 hectáreas para instalar una serie de talleres y una población obrera. Los edificios fueron construidos por la Compañía Holandesa para Obras, la que entregó el conjunto en 1918, que comenzó sus labores en 1920.

---

<sup>14</sup> Entrevista a Humberto Poggini Morales, 12 de noviembre de 2012.

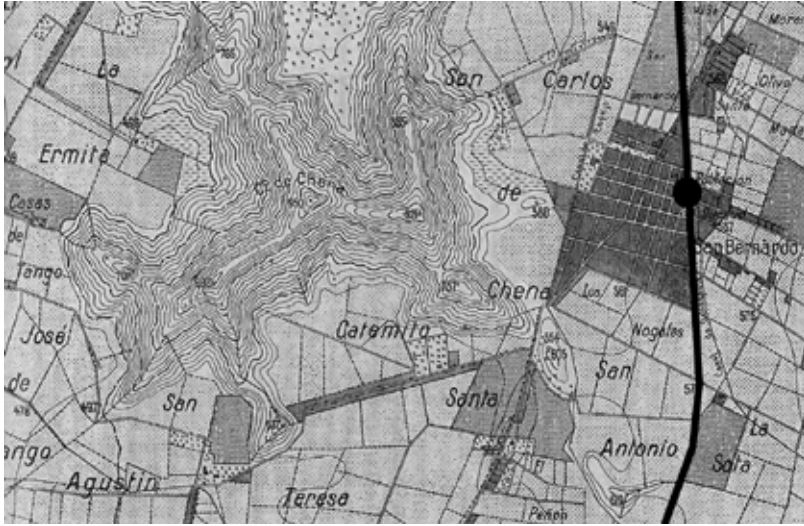


Figura 19: Plano de San Bernardo y sus alrededores, 1900. (Universidad de los Andes, 2008, *Guía Patrimonial San Bernardo*)

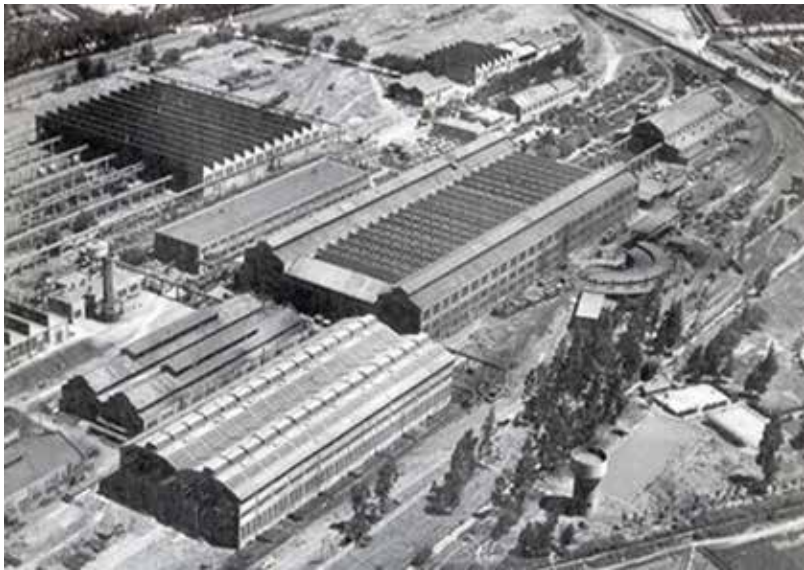


Figura 20: Vista aérea de la MCSB. (Moraga, 2001)

El edificio más importante fue el taller de Locomotoras<sup>15</sup> con tres naves centrales y dos laterales, cada una de ellas con puentes grúa donde se movían las piezas para el armado y reparación (Figura 21). La nave de mayor demanda fue la de calderería, donde se reparaban los calderos a vapor. Otros eran el taller de fundición, de herrería, el almacén y la subestación de energía eléctrica. Jorge Álvarez, quien trabajó en la MCSB entre 1941 y 1973, cuenta cómo hizo carrera en FF.CC., ya que llegó a ser jefe del taller mecánico de locomotoras y luego inspector en la Dirección General de FF.CC.:

De acuerdo a la especialidad se dividía el trabajo. Había grupos que se especializaban en reparar cierta parte de la locomotora. Pero la tecnología no era como ahora. Por ejemplo, en el taller de calderería los calderos eran con agua y carbón, no a bencina, como ahora<sup>16</sup>.



Figura 21: Maquinaria y locomotoras al interior del pabellón central, 1945. (Gentileza de Dino Rojas)

---

<sup>15</sup> Aún sobrevive la estructura del taller de locomotoras o pabellón central.

<sup>16</sup> Entrevista a Jorge Álvarez Gallardo, 1 de noviembre de 2012.



Figura 22: Maestrancinos y sexta locomotora construida en la MCSB 3562 tipo W. (Gentileza de Dino Rojas)

La mayor productividad de la industria ocurrió en sus orígenes, dado que sus primeros trabajadores eran especialistas traídos desde las maestranzas de Concepción y Temuco (Besoain, 1995) (Figura 22). Hasta mediados del siglo xx la MCSB continuó creciendo y llegó a contar con dos mil obreros<sup>17</sup>, lo que influyó en todas las demás actividades de la ciudad.

El paisaje residencial construido al alero de la MCSB surgió en 1924, cuando el presidente Alessandri puso la primera piedra de la primera población para obreros de la MCSB al sur de la ciudad. Esta se inauguró en 1930 con una plaza, la que a partir de 1933 pasó a denominarse plaza Ángel Guarello, en recuerdo del político defensor de los obreros. Dino Rojas, integrante de la agrupación Círculo Sur y parte del elenco de la obra de teatro

---

<sup>17</sup> Entrevista a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.



*Los tiznados de la maestranza*, cuenta que su abuelo fue uno de los obreros que inauguró esta población:

Mi abuelo empezó a trabajar en Curicó los 16 años de “carriliano”, que son los que trabajaban en la línea. En 1930 se vino a San Bernardo a trabajar en la maestranza hasta 1958<sup>18</sup>.

Paralelamente, en 1926, se construyó la población Balmaceda al borde norte de la MCSB. El proyecto fue promovido por el alcalde Arturo Dagnino, calle que lleva su nombre en la misma población. Jorge Álvarez, quien vive en la población Balmaceda desde 1941, indica:

Aquí al lado estaba la maestranza. El trabajo para mí estaba a un paso (...). Esta población fue construida para los trabajadores de la maestranza, pero no vivíamos solo ferroviarios<sup>19</sup>.



Figura 23: Imágenes de las poblaciones ferroviarias emblemáticas construidas en San Bernardo. De izquierda a derecha: población Maestranza Sur, población Balmaceda y población Merino Segura. (Elaboración propia)

Luego, el crecimiento de la MCSB trajo como consecuencia la construcción de la población Merino Segura, en 1953. Ubicada en la antigua chacra La Lata, se construyó por etapas. Al centro destaca el espacio público de la plaza La Lata, la cual organiza la diversidad tipológica del conjunto (Besoain, 1995) (Figura 23).

---

<sup>18</sup> Entrevista a Dino Rojas, 21 de noviembre de 2012.

<sup>19</sup> Entrevista a Jorge Álvarez Gallardo, 1 de noviembre de 2012.



Figura 24: Rieles del desvío hacia Molinera Ferrer Hnos. S.A. de San Bernardo. (Elaboración propia, 2012)

Además de las poblaciones, cabe destacar una importante industria desarrollada junto al ferrocarril: el molino de San Bernardo. Construida en los orígenes de la ciudad, en la antigua chacra Arnet, fue comprado en 1923 por la Molinera Ferrer Hnos. S. A. (Figura 24). Su principal ventaja fue el desvío de la vía férrea, que permitió que los carros con trigo entraran directamente. En 1940 el antiguo edificio, de madera y adobe, fue remplazado por uno moderno de cinco pisos, con maquinaria avanzada, lo que permitió elevar su producción y la constituyó en una de las plantas más grandes del país (Besoain, 1995).



Figura 25: Maestrancinos saliendo de su jornada laboral por la entrada principal hacia avenida Portales.  
(Gentileza de Dino Rojas)

De esta forma, al igual que la MSE, se constituye un paisaje urbano industrial y residencial gracias a la MCSB. Tanto por su “calidad de gran empresa como por su gente se convirtió por años en algo así como el alma misma de San Bernardo” (Aylwin, 2003, p. 25) (Figura 25).

### *Belle Époque del pueblo de Lo Espejo*

Mientras Santiago comenzó a expandirse hacia el sur por la Gran Avenida, el pueblo de Lo Espejo era el único asentamiento formal emplazado en torno al Ferrocarril del Sur entre San Bernardo y Santiago. A principios del siglo xx aumentó la construcción de casas quinta (Quintana, 2001). En 1913 los trabajos de la estación Lo Espejo marcharon rápidamente, por lo que FF.CC. la transformó en paradero general. Así comenzó a instalarse el comercio y se potenció la actividad agrícola ligada a la estación. Nibaldo Ahumada, último jefe de la estación Lo Espejo, quien previamente fue palanquero, maquinista, dirigente de FF.CC. y concejal de la comuna de Lo Espejo, indica que esta fue una estación muy importante:

Lo Espejo fue la antesala de la estación Alameda y principalmente llegaban productos. Llegaba ganado, ya que en el sector había varios mataderos. Desde ahí se llevaba a CODECAR, al matadero de La Pintana, SOFACAR. Madera, llegaba casi toda del sur a Lo Espejo. Sal, que llegaba desde Pichilemu<sup>20</sup>.

Además de la importancia de Lo Espejo en el transporte de carga, el pueblo comenzó a desarrollar una peculiar vida social. En 1913 comenzaron a circular los periódicos *El Espejo* y *El Clavo*, este último de carácter popular. En 1949 el biógrafo municipal ofreció una amplia cartelera, con lo que se transformó en el primer cine al sur de Santiago. A mediados de siglo xx, el periódico *Clarín de La Cisterna* informó que las fiestas espejinas alcanzaron una fama que iba más allá del pueblo (Quintana, 2001, p. 10) (Figura 26).

Paralelo al desarrollo de las MSE y MCSB, el gran salto del crecimiento urbano de Santiago hacia el sur comenzó en 1930 por la Gran Avenida (De Ramón, 2000). De esta forma, el paisaje del Ferrocarril al Sur entre

---

<sup>20</sup> Entrevista a Nibaldo Ahumada, 15 de noviembre de 2012.

Estación Central y San Bernardo aún mantenía una condición rural. José Aro, miembro del Centro para el Desarrollo Arquitectónico Cultural del Pueblo de Lo Espejo, antiguo trabajador de la maestranza Lo Espejo y habitante del pueblo desde 1963, conoce el sector desde 1942:

Tan campestre era el sector que en medio había un observatorio astronómico (...). Era bien bonito y amplio el sector Lo Espejo. Ahora no. Solo tenemos “asi” un pueblito<sup>21</sup>.



Figura 26: Fiesta costumbrista que se realizaba en el pueblo de Lo Espejo en ocasión de la cosecha de los viñedos de la zona. (Gentileza de Fernanda Venegas)

Cabe señalar que el paisaje de la estación no tenía el hostil carácter que posee en la actualidad<sup>22</sup>, en cambio, en el sitio eriazo estaba el antiguo

---

<sup>21</sup> Entrevista a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

<sup>22</sup> En el Capítulo III se analiza el paisaje actual de la antigua estación Lo Espejo.

Parque Landaeta. Se trataba de un paisaje con mucha vegetación, muy agradable para ir pasear (Figura 27).

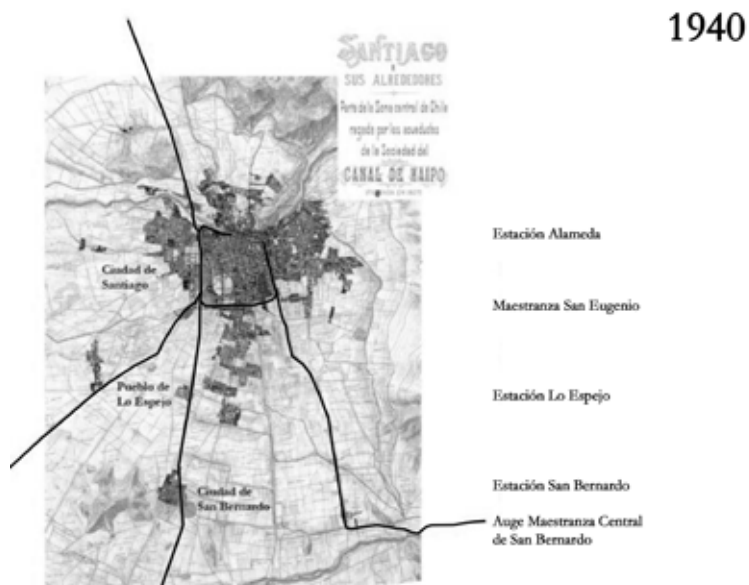


Figura 27: Acuarela de la estación Lo Espejo hacia principios de siglo xx, pintada por Jaime Fuentes. (Gentileza de Fernanda Venegas)

De eso quedan algunos árboles como testigos. Un ulmo, una flor de la pluma que se veía preciosa cuando florecía, unos olivos también (...) y los asientos estaban hechos con durmientes. Cabíamos varias personas y nos sentábamos a ver cómo pasaba el tren<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Entrevista a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.



Figuras 28 y 29: Reconstrucción cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur, 1920 y 1940. (Elaboración propia a partir de planos OCUC, y del plano “Santiago y sus alrededores”, de Agustín Rengifo)

## Organización gremial y social de los ferroviarios

Los espacios laborales de FF.CC. fueron configuradores de una fuerte identidad social y cultural. El legado inmaterial que hasta hoy se manifiesta en el tramo de estudio se comprende desde un proceso sociopolítico que se inició con una serie de reivindicaciones laborales. Los ferroviarios, por su organización y cohesión, lograron tener una gran importancia gremial en Chile. Este ímpetu se manifestó en *El Ferrovionario*, “órgano oficial del Consejo Nacional de Obreros y Empleados Ferroviarios”:

(...) Su voz amiga y cordial sale al encuentro de los ferroviarios, que lleven muy en alto la esperanza de una Empresa grande y unida<sup>24</sup>.



Figura 30: Celebración del 118º aniversario de la Federación Santiago. (*SantiagoWatt*, 2007)

Los ferroviarios tenían conciencia de que su labor era fundamental para el desarrollo del país, razón por la cual consideraban que el Estado debía brindarles los beneficios sociales que merecían. En efecto, fue uno de los grupos obreros que logró tener las mejores condiciones de vida. Fueron críticos

<sup>24</sup> *El Ferrovionario*, agosto de 1941.



de la administración de FF.CC. del Estado y no tuvieron temor en manifestarlo públicamente. Por ejemplo, con el fin de rectificar las deficiencias derivadas de la mala gestión, propusieron a través de este medio impreso una serie de medidas relacionadas con la forma de financiamiento interno y con los sueldos. Además, propusieron reestructurar la institucionalidad, nacionalizar la industria ferroviaria particular, “alejando a todos los extranjeros de los servicios de la Empresa” (*El Ferroviario*, agosto de 1941).

Una organización sindical pionera de los maquinistas del gremio fue la Corporación Mutual Santiago Watt, que surgió en 1890 cerca de la MSE y funcionaba activamente hasta el momento de realizar esta investigación (Figura 30). Su sede, construida en 1933, acogió desde un principio la acción sindical y diversas actividades socioculturales del barrio (Reigada, 2009).

Paralelamente, los ferroviarios de San Bernardo se reunían en un comienzo en el teatro Arturo Prat, hasta 1934, y luego en el Ateneo Pedro Moyano, hasta que en 1947 adquirieron una propiedad que fue sede del Consejo Obrero Ferroviario. Esta agrupación promovió la idea de construir un gran espacio comunitario, para lo cual reunieron fondos y así concluyeron el Gimnasio Ferroviario de San Bernardo en 1962 (Besoin, 1995; Ortega e Ibarra, 2021) (Figura 31).



Figura 31: Construcción del Gimnasio Ferroviario de San Bernardo, 1957. (Gentileza de Gabriel Salazar, Colección Raúl Aguilera, Archivo Histórico de San Bernardo)



Figura 32: Desfile de ciclistas de la maestranza central de San Bernardo en el Estadio Nacional, 1938. (Gentileza de Dino Rojas)

Por otra parte, el deporte fue una importante actividad entre los ferroviarios. Practicaban fútbol, box, ciclismo, rayuela, entre otros (Figura 32). Este interés en actividades deportivas se reflejó en la existencia de una Oficina de Esparcimientos de la Sección Bienestar de FF.CC., que estuvo a cargo del fomento del deporte. Esta motivación se reflejó en la realización del Primer Congreso Ferroviario, el que dio origen a la Federación de Deportes Ferroviaria de Chile (*El Ferroviario*, agosto de 1941, p. 11). Cabe destacar en el tramo de estudio la fundación del Club Deportivo Ferroviario de Santiago, en 1916, a la que le siguió la fundación de una serie de clubes deportivos, donde destacaba el fútbol local (Arriagada, 2011; Ortega e Ibarra, 2021). En 1941 se construyó la primera etapa del Estadio Ferroviario Hugo Arqueros Rodríguez, donde jugaban clubes como Los Ferroviarios y el Bádminton. En 1952 se modificó la estructura de hormigón para cambiar la orientación de la cancha principal del estadio. Esta vez la gradería se construyó en madera, la cual sufrió

consecutivamente dos incendios, en 1981 y 1985, que la dañaron considerablemente<sup>25</sup> (Arriagada, 2011; Ortega e Ibarra, 2021).

De esta forma, en el tramo de estudio durante la “primavera” de FF.CC. se configuró un PUH en torno a la MSE, la MCSB y las estaciones de Lo Espejo y San Bernardo. Las estaciones y maestranzas configuraron territorios socioculturales caracterizados por conjuntos de vivienda e industrias, donde se consolidó una identidad conformada fuertemente por la actividad gremial y social de los obreros ferroviarios.

Entre estos núcleos configurados por las estaciones y maestranzas existía aún un paisaje rural, el cual se transformó con la consiguiente expansión urbana de Santiago hacia el sur.

#### TENSIÓN EN EL TERRITORIO: URBANIZACIÓN ENTRE LA MSE Y LA ESTACIÓN LO ESPEJO (1950-1973)

Entre 1940 y 1970 se agilizó el crecimiento de Santiago, caracterizado por una expansión por clases sociales. Hacia el oriente, por clases medias y medias altas; hacia el norte, ocupado mayormente por estratos bajos; y hacia el sur, San Miguel, La Cisterna y La Granja, por clases medias y bajas (De Ramón, 2000). Así comenzó una expansión desintegrada, pese a que “se contaba con el apoyo de la ciencia de la planificación y se habían constituido organismos especializados donde los técnicos trabajaban en una labor conjunta desde principios de la década de 1930” (De Ramón, 2000, p. 203). En el tramo de estudio, esta expansión hacia “el otro lado del cequión” significó un gran cambio en el paisaje (Sepúlveda Leyton, 1934, p. 18) (Figura 33). Carlos Sepúlveda Leyton (1934) en *Hijuna* se refiere al sector sur del zanjón de La Aguada, indicando en su relato la diferencia entre los que viven “a este lado del cequión”, en la ciudad industrial consolidada, y los que viven “al otro lado”, donde se comenzaron a ubicar los asentamientos informales, en la periferia.

---

<sup>25</sup> El destino final del Estadio Ferroviario Hugo Arqueros Rodríguez se detalla en el Capítulo III.

El sector entre la MSE y la estación Lo Espejo fue epicentro de la política habitacional y de la erradicación que comenzó con el gobierno de Alessandri y a partir de movilizaciones populares que buscaron resolver los problemas habitacionales por sus propias manos (Garcés, 2002).

*Tomas de terreno y nuevas poblaciones hacia el sur del Ferrocarril de Circunvalación*

Este proceso surgió cuando el zanjón de La Aguada se transformó en el mayor cordón de miseria de Santiago (Garcés, 2002). Patricio Rodríguez-Plaza, nieto de un antiguo ferroviario de la MSE, quien vivió en la población Fraternal Ferroviaria, cuenta:

Cuando iba a ver a mi abuelo a la maestranza me llamaban mucho la atención esas casuchas construidas con material ligero casi encima del zanjón. Estaban justo al frente a la entrada de la maestranza. Me impresionaba cómo la gente podía vivir ahí<sup>26</sup>.

La toma del zanjón en 1953 se describió como “un cordón interminable de casuchas infectas, mal olientes, donde miles de familias viven en la más absoluta promiscuidad y (...) prácticamente sin ningún servicio de urbanización” (Garcés, 2002, p. 121). Los dirigentes demandaban soluciones, pero las promesas no fueron cumplidas. Por esta razón, y luego de un gran incendio, los pobladores organizados junto al Partido Comunista decidieron que “la toma debía ir” (Garcés, 2002, pp. 123-129). Así, los pobladores del zanjón y de otros sectores se coordinaron y llegaron hasta la exchaca La Feria a “tomarse un sitio”. Esta acción colectiva realizada en 1957 se conoció como la toma de La Victoria (Garcés, 2002, p. 138).

Además de esta emblemática toma, diversos hechos urbanos se dieron en el sector. Al oriente de la vía férrea, por gestión del Estado se construyó la población Dávila Carlson y la Villa Sur. Luego surgieron las poblaciones Clara Estrella y Santa Adriana, y se aceleró la urbanización en el sector de Lo

---

<sup>26</sup> Entrevista a Patricio Rodríguez-Plaza, 18 de octubre de 2012.

Valledor (Garcés, 2002; Soto, 1994). Otra emblemática fue la población José María Caro, conocida popularmente como “la Caro”, programada en 1959 para unos 60.000 habitantes, al norte del matadero Lo Valledor y al poniente del Ferrocarril al Sur. Fue un asentamiento de tal magnitud<sup>27</sup>, que fue considerada la “población más grande de Chile” (Garcés, 2002, p. 176). Todos estos terrenos fueron adquiridos por la Corporación de la Vivienda (CORVI) y, antes del poblamiento masivo, los primeros en llegar fueron los socios de la Cooperativa Tranviaria Pedro León Ugalde, quienes autoconstruyeron la población Anita en 1947 (Garcés, 2002).

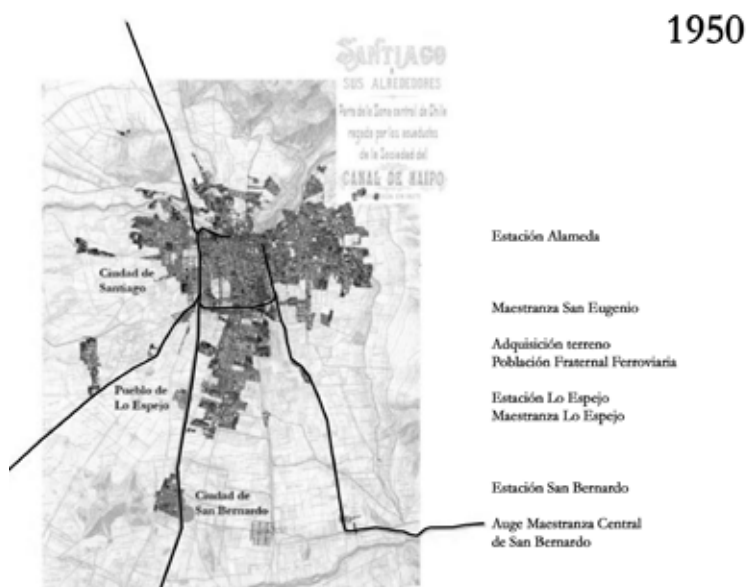


Figura 33: Reconstrucción cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur, 1950. (Elaboración propia a partir de planos OCUC y del plano “Santiago y sus alrededores”, de Agustín Rengifo)

<sup>27</sup> En abril de 1966 un conjunto de Juntas de Vecinos de las poblaciones Lo Valledor sur y norte, Anita, Alberto Risopatrón, Fraternal Ferroviaria y José María Caro solicitaron al Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano de la Universidad Católica (CIDU) un estudio para la constitución del área comprendida por estas poblaciones en una comuna que se llamaría “Guerrillero Manuel Rodríguez”.



Figura 34: Reconstrucción cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur, 1965. Fuente: Elaboración propia a partir de planos OCUC y del “Plano Intercomunal de Santiago”, de Juan Parrochia.

De esta forma, el tramo entre la MSE y el pueblo de Lo Espejo se transformó en asentamiento definitivo de santiaguinos, cuya población abarcó a más de 100.000 personas que se instalaron entre 1959 y 1962. Esta explosión urbana comenzó a disolver el paisaje rural que existía aún entre Estación Central y San Bernardo (Figuras 33 y 34).

#### *Cooperativa y población Fraternal Ferroviaria*

En esta sección se describe la construcción de la población Fraternal Ferroviaria, ubicada en la actual comuna de Pedro Aguirre Cerda, proceso que está también detallado en el artículo “La dimensión política del patrimonio. Reivindicación del valor social del ferrocarril en Chile entre dictadura y democracia (1973-2012)” (Ortega e Ibarra, 2021). En 1950 trabajadores ferroviarios de los Departamentos de Tracción, Maestranza y Transportes adquirieron una parte

de los terrenos del exfundo Lo Valledor. Estaban organizados en la Cooperativa de Empleados Ferroviarios Fraternal Obrera Ferroviaria de Chile (Garcés, 2002). Los “Estatutos y reglamentos de la Fraternal Obrera Ferroviaria de Chile” (1934), indican que la Cooperativa tenía como objetivo “socorrerse y ayudarse mutuamente (...) y procurar su bienestar económico, moral e intelectual”.



Figura 35: Mujeres niños y familiares de visita en “mejora” construida en la población Fraternal Ferroviaria, 1962. (Gentileza de Juan Torres)

En el terreno adquirido en 1954 se lotearon mil sitios y cada beneficiario gestionó y construyó su propia vivienda según sus posibilidades. Humberto Poggini, antiguo forjador del taller de herrería de la MSE, recuerda cómo era el paisaje cuando comenzaron a construir la población Fraternal Ferroviaria. Indica que llegó en 1960 y comenzó a construir una “mejora”<sup>28</sup>. En ese momento no había calles ni postación ni agua ni alcantarillado ni luz<sup>29</sup>. Los ferroviarios que llegaron a habitar la población Fraternal Ferroviaria eran allegados o arrendatarios, por esa razón indican que junto a sus familias “le hicieron empeño” a su propiedad (Figura 35). Dado que fue una población autoconstruida en la entonces periferia de la ciudad, no fue un conjunto

<sup>28</sup> Así se denomina popularmente a las casuchas de construcción temporal, típicamente de madera, cartón o fonolita. También se les conoce como “rancho”, “ranchito” o “ranchita”.

<sup>29</sup> Entrevista a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.

habitado solo por ferroviarios. Algunos de los que compraron sitios finalmente vendieron sus propiedades porque consideraron que el entorno no era el ideal para ellos. Decían: “Ah, no... la José María Caro”<sup>30</sup>.

Durante la creación de esta población se realizaron una serie de planes maestros, los que incluían viviendas, equipamiento y espacios públicos. Sus habitantes recuerdan que originalmente se había proyectado un policéntrico, plazas, un mercado de abastos y diversas tipologías de vivienda:

Los planes que hicieron aquí eran planes de fantasía. Porque cuando los hicieron se dieron el lujo, los que ganaban más plata, de diseñar casas hasta con pieza para la empleada<sup>31</sup>.

La población Fraternal Ferroviaria se destacó en el sector por su heterogeneidad tipológica, ya que cada vivienda fue construida de manera particular. Sobre este proceso, Juan Torres, antiguo ferroviario del Servicio de Señalización y Comunicaciones en la maestranza Yungay, recuerda que todos los sitios tenían un número:

A mí me tocó el 24. De ahí fuimos con el encargado de la Cooperativa y pusimos las cuatro estacas al ancho y largo. Ahí empezamos al tiro a trabajar. Había así un “yuyo”<sup>32</sup>, de un metro. Eso fue lo primero que tuvimos que hacer, despejarlo y ahí empezamos a levantar el “rancho”<sup>33</sup>.

El Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano y Regional de la Pontificia Universidad Católica de Chile (CIDU UC) en 1966 señaló que gran parte de las viviendas del sector permanecían en obra gruesa, inconclusas o abandonadas. Muchos pobladores comenzaron a construir obras que no se ajustaban a sus recursos reales, quienes prefirieron vivir por años en una choza o en la obra gruesa de una casa, en vez de en una vivienda más modesta

---

<sup>30</sup> Entrevista a Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.

<sup>31</sup> Id.

<sup>32</sup> Se le denomina así a la maleza o a cualquier especie vegetal que crece de forma silvestre.

<sup>33</sup> Entrevista a Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.



y definitiva. Luego, durante el gobierno del presidente Salvador Allende, muchos de sus habitantes se plegaron al sistema de autoconstrucción. De esta manera construyeron el alcantarillado y la urbanización general del entorno; solo faltaron las veredas, que fueron construidas en los años posteriores (Garcés, 2000; Ortega e Ibarra, 2021).

En este contexto se construyó entre Pedro Aguirre Cerda y la estación Lo Espejo un paisaje urbano distinto al configurado durante la “primavera” de FF.CC. La creciente demanda de viviendas definitivas para los habitantes de la ciudad configuró un paisaje residencial periférico que no poseía una imagen moderna y estilísticamente homogénea, como la de aquellas poblaciones obreras construidas en el periodo del Estado benefactor. A pesar de este cambio, la población Fraternal Ferroviaria se conformó como un conjunto del patrimonio ferroviario en medio de este nuevo paisaje urbano en torno al ferrocarril.

#### *Tren popular, entre Estación Mapocho y San Bernardo*

Los trenes locales del Ferrocarril del Sur eran aquellos que circulaban entre Santiago y San Bernardo, los cuales ofrecían servicios con variaciones: hacia el sur llegaban hasta Nos o hasta Buin, y hacia el norte a Estación Central o Mapocho<sup>34</sup>. Por la competencia de los tranvías de la Gran Avenida, inicialmente atendían solo las estaciones extremas y la única detención intermedia era Lo Espejo (Thomson y Angerstein, 1997).

A principios de la década de 1960 los itinerarios suburbanos tuvieron tantas detenciones que se comenzaron a parecer al servicio de tranvías. Esa “tranviarización” del servicio ocurrió mientras aún se operaba el tren a vapor, mientras que la electrificación impulsó un nuevo servicio urbano. Estos denominados “trenes populares” (Figura 36) operaron entre San Bernardo y Mapocho, y fueron el antecesor del Metrotrén de los próximos años (Thomson y Angerstein, 1997, p. 214). Duraron unos quince años, prosperaron

---

<sup>34</sup> Cabe recordar que desde Estación Central el tren seguía hacia el norte, pasando por el borde poniente de Matucana, hasta la estación Yungay y Estación Mapocho.

durante la Unidad Popular y se mantuvieron solo hasta los primeros años de la dictadura, ya que contravenían a la nueva ideología económica impuesta.



Figura 36: Tren popular a vapor en el cruce San José en San Bernardo, década de 1960. (Gentileza de Dino Rojas)

Los trenes populares se pusieron en marcha en 1965, y entre algunas detenciones había solo quinientos metros. Más de la mitad eran paraderos que no estaban dotados con boleterías, por lo que los pasajeros debían pagar la tarifa a bordo (Thomson, s. f.). Este servicio ocupó los trenes más deficitarios operados en Chile, con locomotoras electrificadas que acarrearban coches de segunda clase (Thomson y Angerstein, 1997).

En 1972, el terminal capitalino era la Estación Mapocho y la cantidad de paraderos había crecido aún más. Los trenes se detenían en el paradero Bulnes, en la estación Yungay, en el paradero Quinta Normal, la estación Alameda andén 1, el paradero Departamental, el paradero Dávila Carson, el paradero Lincoln, el paradero Pedro León Ugalde, la estación Espejo, el paradero Tres Marcos, el paradero Chena, el paradero Santa Marta y la estación de San Bernardo (Thomson y Angerstein, 1997, p. 213) (Figura 34).

Cabe destacar que entre estos servicios hubo uno operado para transportar a obreros de la MCSB, conocido como “tren obrero”. Tomas Ríos, antiguo trabajador del taller de materiales de la MCSB, quien nació en la población Balmaceda en 1954, recuerda:

Había un tren exclusivo de la Maestranza que traía a los trabajadores: el tren obrero. No solo los que trabajaban aquí vivían en San Bernardo, muchos venían también de Santiago y Lo Espejo. Partía desde la Alameda, paraba en San Eugenio, Lo Espejo, San Bernardo y entraba hasta el pabellón central<sup>35</sup>.

Gracias al polo laboral de la MCSB y al tren obrero, la ciudad comenzó a tener mayor movimiento y comercio a causa de la población flotante que atraía:

En los mejores tiempos recibíamos de Santiago como mínimo seiscientos trabajadores que llegaban en el tren obrero. Éramos muchos, por eso surgieron las pensiones ferroviarias. Mi madre tuvo una en la población Balmaceda<sup>36</sup>.

De esta forma, el PUH ferroviario entre Estación Central y San Bernardo comenzó a vivir una superposición de procesos no planificados que fueron reconfigurando los núcleos urbanos entre la MSE, la MCSB, la estación de Lo Espejo y San Bernardo. La llegada de nuevos habitantes, su particular forma de urbanización, de moverse por la ciudad y de habitar el territorio configuró un nuevo paisaje en torno al ferrocarril, proceso que se encontró además con el consiguiente declive la industria de FF.CC. (Figura 37).

---

<sup>35</sup> Entrevista a Tomás Ríos, 1 de noviembre de 2012.

<sup>36</sup> Entrevista a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.



Figura 37: Reconstrucción cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur, 1973. (Elaboración propia a partir de planos OCUC y del “Plano Intercomunal de Santiago”, de Juan Parrochia)

### COMIENZA EL OTOÑO: DECLIVE DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA, CIERRE DE LA ESTACIÓN LO ESPEJO Y FIN DEL TREN POPULAR (1973-1990)

#### *Causas del declive de la industria de FF.CC.*

La “primavera” de FF.CC. terminó en la década de 1950, cuando logró su mayor cobertura y empezó a experimentar una obsolescencia tecnológica y rigidez institucional frente a otros medios. Por ello, en 1961 se planificó una modernización que acabó en 1973 con el golpe militar y las políticas de desregulación que se establecieron durante la dictadura (Guajardo, 2007). Entre los ferroviarios entrevistados existe la idea común de que el “otoño” partió con el cambio en las tecnologías (Figura 38), pero que el real detonador de su muerte lo determinó solo el factor político, dado que el Estado no siguió invirtiendo en FF.CC. (Ortega e Ibarra, 2021).



Figura 38: Avance tecnológico de FF.CC. Locomotora tipo 57 N° 429, automotor del ramal Talca Constitución y Metrotrén Rancagua. (Ian Thomson y Guillermo Andre)

Luego, el tráfico sobre los ramales también decayó con el surgimiento de la competencia de buses y camiones:

Después viene el gran problema cuando empiezan a eliminar ramales y servicios de trenes (...) cuando partió la competencia de los buses y camiones. Ahora ellos mandan toda la parte terrestre<sup>37</sup>.

A pesar de la reducción del tráfico ferroviario, algunos ramales siguieron operando hasta fines de 1970, lo cual contribuyó al déficit financiero de FF.CC. Su declive, en primer lugar, se debió a la desregulación del transporte de pasajeros por caminos, que liberó una ola de nuevos competidores, como buses y taxis colectivos, donde antes había predominado FF.CC. y, en segundo lugar, por la eliminación de los subsidios que recibía (Thomson, 2012; Ortega e Ibarra, 2021). En este contexto, el cambio tecnológico y el déficit financiero de FF.CC. gatillaron que la industria ferroviaria fuera reduciendo su personal y espacios productivos. Humberto Poggini indica que con el golpe de Estado comenzó un proceso de reducción de funcionarios y de espacios productivos de las maestranzas de FF.CC.<sup>38</sup>.

Asimismo, el declive de las maestranzas influyó directamente en profundas transformaciones territoriales, especialmente en torno a la MCSB. Guillermo Cruces indica que cuando comenzó a funcionar la tecnología diésel eléctrica comenzó a decaer San Bernardo, o sea, el cambio

---

<sup>37</sup> Entrevista a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.

<sup>38</sup> Id.

tecnológico coincidió con la transformación de la ciudad porque comenzó a disminuir el personal ferroviario<sup>39</sup>. En este contexto, entre el medio productivo del ferrocarril y su ámbito territorial surgieron decisiones consecutivas no planificadas para el largo plazo (Guajardo, 2007). FF.CC. del Estado tuvo la intención de ser una institucionalidad centralizada para controlar las vías férreas, pero experimentó una serie de problemas de coordinación que lo condujeron a su decadencia. Si bien FF.CC. logró extender una compleja red a lo largo del territorio nacional, su capacidad de gestión fue insuficiente (Ortega e Ibarra, 2021).

### *Cierre de estación Lo Espejo y fin del tren popular*

Entre 1973 y 1989, como parte de las medidas de control territorial de la dictadura, comenzó la división de Lo Espejo en la comuna de La Cisterna. Por eso, “durante los años 80 no se invirtiera en Lo Espejo; el motivo: como no iba a formar parte de La Cisterna, no valía la pena el esfuerzo en términos políticos” (SUR, 2012, p. 10). Por medio del Decreto con Fuerza de Ley (DFL) 1-3260 de 1981 se traspasaron las zonas de menores ingresos de La Cisterna a las nuevas comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo y El Bosque, y en la comuna de San Bernardo se incorporó toda la zona de industrias, lo que despojó a Lo Espejo de su base productiva. En este punto cabe destacar que en el pueblo de Lo Espejo existió una maestranza privada<sup>40</sup> que trabajaba para FF.CC. Este núcleo productivo se transformó en atractor de población. José Aro indica que esta funcionó entre 1950 y 1976<sup>41</sup>. Él llegó en 1953 a fabricar carros planos para el transporte de madera que llegaban a Vima S.A., antigua industria maderera de Lo Espejo. Estas industrias y la arrocería Miraflores tenían desvíos del ferrocarril para el transporte de carga. Entre la maestranza Lo Espejo y Vima S.A. había más de seiscientos traba-

---

<sup>39</sup> Entrevista a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

<sup>40</sup> Fernanda Venegas (26), nieta de Rogelio Adriaola (1927-1991), reconstruyó la historia de su abuelo, quien trabajó en la maestranza de Lo Espejo desde 1960 a 1980. Indica que antes de llamarse así se llamó “Maestranza Arancibia y Jara”. Durante esa etapa los trabajadores se unieron a través de la Cooperativa Santa Rita para adquirir el terreno donde habitan aún sus descendientes.

<sup>41</sup> Entrevista a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

jadores y casi todos vivían en el pueblo. Por esta razón, en el sector no solo fue importante la estación, sino también las industrias vinculadas a FF.CC.:

Aquí se levantaron negocios, había fuentes de soda, todos tenían sus clientes. Cuando hubo un paro de la maestranza todo el comercio ayudó a los trabajadores porque era el sustento de los negocios (...). Después que se cerró la maestranza se cerró todo el comercio<sup>42</sup>.

El esplendor del ferrocarril en Lo Espejo terminó en 1978, cuando dejaron de detenerse los coches de pasajeros. Según José Aro, la llegada de una gran toma ubicada al oriente de la vía férrea, donde se ubica hoy el Mercado Mayorista de Santiago S. A. (MERSAN), fue una de las causas:

Es la toma más grande que vi, luego fue la de la José María Caro. Encontraron peligroso detenerse ahí. La misma gente que trabajaba en las industrias y que tomaban el tren, dejó de tomarlo por el peligro (...). Y en realidad fíjese que nosotros no tuvimos ningún problema con ellos. Fue una mala fama que se creó<sup>43</sup>.

En 1986 la estación Lo Espejo cerró definitivamente su servicio de carga. Esto significó un estancamiento del sector, lo que se observa hoy en el deterioro de sus viviendas y la creciente subdivisión de los grandes sitios. También la emigración de los descendientes de las familias locales desperfiló el “aura de pueblo”, con lo que se perdieron, entre otras cosas, gran parte de las celebraciones típicas. Hoy lo único que piden los habitantes del antiguo pueblo es que el tren vuelva a detenerse. Consideran que su calidad de vida mejoraría en muchos ámbitos si volviera la accesibilidad:

---

<sup>42</sup> Entrevista a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

<sup>43</sup> Id.

No pedimos una gran estación, simplemente un paradero. Con tal que EFE invierta solo en una “garita” nuestra calidad de vida mejoraría y además se reconocería la importancia histórica de este lugar<sup>44</sup>.

Durante este periodo cae también el tren popular. En 1975, la frecuencia bajó y los itinerarios se tornaron incómodos, ya que solo corrían en la mañana y los que iban al sur partían desde la estación Alameda y al norte terminaban en Mapocho. Los encargados de FF.CC. “se habrían olvidado de que los trabajadores quisiesen regresar a sus casas al final de la jornada” (Thomson, s. f.). Además, era fácil no pagar pasaje. Esto contribuyó a su déficit, ya que las tarifas cobradas cubrieron menos del 10 % de los costos de operación. Finalmente, en 1979 se extinguió el tren popular, lo que condenó a la capital a pasar once años sin trenes suburbanos al sur (Thomson y Angerstein, 1997).

#### *Represión política y matanza de compañeros ferroviarios*

En esta sección se describe la forma como el gremio ferroviario fue reprimido durante la dictadura y cómo se reflejó este abuso en la memoria de los habitantes del tramo de estudio. Este proceso está también detallado en el artículo “La dimensión política del patrimonio. Reivindicación del valor social del ferrocarril en Chile entre dictadura y democracia (1973-2012)” (Ortega e Ibarra, 2021).

Además de contribuir a la consolidación de la soberanía territorial del país, el desarrollo de la economía y el progreso de sus habitantes, FF.CC. promovió la formación de un gremio de trabajadores especialistas en una serie de oficios y profesiones técnicas. El gremio ferroviario fue protagonista de los primeros movimientos sindicales y participó de manera activa en la conformación de la Federación Obrera de Chile (1909), creada a partir de los sindicatos ferroviarios. Esta historia quedó plasmada en el libro de Armando Sepúlveda (1959) (Figura 39), quien indica que FF.CC. atravesó una serie de crisis mientras el personal aumentaba de forma considerable para extender las vías férreas.

---

<sup>44</sup> Entrevista a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.



Por esta razón, las diversas demandas del gremio ferroviario se manifestaron en su legislación social y previsional, en sus luchas por obtener mejores condiciones de vida y en sus diferentes formas de organización (Sepúlveda, 1959).



Figura 39: Portada de *Historia social de los ferroviarios*, de Armando Sepúlveda, 1959. (Fotografía propia)

Durante la dictadura el gremio ferroviario fue reprimido, ya que estaba muy organizado y la mayoría de sus integrantes militaba en partidos de centro izquierda:

Tras los acontecimientos registrados en Chile en 1973, además de la intervención militar a la administración de los FF.CC., se desató

una represión contra estos trabajadores, lo que dio origen a masivas exoneraciones y fusilamientos <sup>45</sup>.

Para todos los entrevistados la dictadura fue un momento oscuro. En el sector de Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo se ejercieron persecuciones políticas contra pobladores y dirigentes. Hubo allanamientos masivos y selectivos, junto con secuestros y desapariciones recurrentes (Ruiz, 2012). Los ferroviarios de la población Fraternal Ferroviaria señalaron que durante la dictadura, a pesar de que el gremio era respetado, se les reprimió injustamente solo por el hecho de vivir en ese sector. Asimismo, cuentan que durante la dictadura el trabajo estaba totalmente controlado por militares al interior de las maestranzas (Ortega e Ibarra, 2021).



Figura 40: Fotografías de los once maestrancinos ejecutados en 1973. (Museo de la Memoria y los Derechos Humanos)

El hito cúlmine de la represión política hacia los ferroviarios sucedió en la MCSB. El 6 de octubre de 1973 un grupo de once maestrancinos fueron detenidos y luego fusilados por militares de la Escuela de Infantería

<sup>45</sup> Cámara de Diputados de Chile. Congreso aprueba establecer el 6 de octubre como Día Del Trabajador Ferroviario, 12 de marzo de 2012. Recuperado de [www.camara.cl](http://www.camara.cl)

de San Bernardo, hechos consignados en el *Informe de la Comisión de Verdad y Reconciliación* (INDH, 1991). Los obreros fusilados fueron Alfredo Acevedo Pereira, Roberto Ávila Márquez, Raúl Castro Caldera, Hernán Chamorro Monardes, Manuel González Vargas, Arturo Koyck Fredes, Adiel Monsalves, José Morales Álvarez, Pedro Oyarzún Zamorano, Joel Silva Oliva y Ramón Vivanco Díaz (Figura 40) (*El Amanecer de Lo Herrera*, 2021; Museo de la Memoria, 2021).

La Corporación Memorial Cerro Chena (CORMECH), liderada por su presidenta Mónica Monsalve, hija de uno de los maestrancinos ejecutados, ha trabajado por la puesta en valor del Sitio de Memoria declarado MH en 2018, llamado “Casas Viejas de Chena”, recinto clandestino conocido como Cuartel N° 11 de la Sección de Inteligencia de la Escuela de Infantería de San Bernardo, “uno de los principales recintos de detención, tortura y ejecución de la zona sur de la Región Metropolitana en los primeros años de la dictadura cívico-militar” (Decreto N° 98, 2018, p. 3). Este Sitio de Memoria queda fuera del tramo de estudio, en las faldas del cerro Chena, pero se vincula a la memoria ferroviaria de la MCSB.

En 2012 se definió el 6 de octubre como el Día del Trabajador Ferroviario, en razón a la contribución que los trabajadores ferroviarios hicieron a la historia política y social del país, pues “parte fundamental de la actividad económica, social y cultural de pueblos y ciudades giraba en torno al ferrocarril y a los trabajadores ferroviarios” (BCN, 2011, p. 5). La historia de la Ley 20.581 que conmemora el Día Nacional del Trabajador Ferroviario menciona que a medida que avanzaba la infraestructura ferroviaria se configuraron pueblos y ciudades alrededor de las estaciones, de modo tal que los trabajadores ferroviarios integraban la vida social, cultural, deportiva y política de esas localidades. Asimismo, se destaca a los once mártires ferroviarios de la MCSB (BCN, 2011).

En este contexto, se comprende que las transformaciones políticas experimentadas en el territorio nacional determinarían un cambio en la configuración del PUH ferroviario entre Estación Central y San Bernardo. A pesar de que desde la segunda mitad de siglo XX comenzó a disolverse la unidad territorial de los contextos construidos en torno a las maestranzas y estaciones, se comenzó a reconfigurar una nueva identidad colectiva a partir del declive

de FF.CC. y por la represión que vivieron los ferroviarios durante la dictadura. Este proceso de reconfiguración cultural se consolidó luego con los procesos de patrimonialización que surgieron con la vuelta de la democracia.

#### NUEVAS ESPERANZAS Y DECEPCIONES: METROTRÉN, CIERRE DE TALLERES EN LA MSE Y SEPULTURA DE LA MCSB (1990-1995)

##### *Promesas de la vuelta a la democracia*

En el discurso de inicio de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional que dio el presidente Aylwin en 1990, señaló que la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) se encontraba en un lamentable estado de deterioro en su infraestructura y material rodante, con una gran deuda de arrastre y que durante su mandato se regularía la actividad privada en el ámbito del transporte:

En el sector ferroviario, será necesario rehabilitar los FF.CC. en la perspectiva de establecer una competencia sana en el transporte terrestre; definir y proponer en marcha un programa de rehabilitación de EFE, que defina su rol de largo plazo (...) y hacer de ella una empresa con relaciones laborales estables y justas y que dé servicios socialmente rentables (Aylwin, 1990).

En este contexto, se anunciaba un nuevo y promisorio futuro para FF.CC. y el gremio ferroviario creyó que volvería el esplendor:

Con el gobierno de Aylwin se indemnizó a los ferroviarios para terminar FF.CC. Porque la maestranza se terminó el 1995, en circunstancias que el presidente nos prometió en un gran discurso en 1990 que volvería a ser lo que era<sup>46</sup>.

---

<sup>46</sup> Entrevista a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

Para revertir el declive de FF.CC. se consideró necesario destinar recursos para adecuar una gestión que permitiera competir en el mercado del transporte carretero. Para ello, en 1992 se promulgó la Ley 19.170, refundida en el DFL N° 1 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en 1993, que constituyó la nueva Ley Orgánica de EFE. Luego, en 1995, se crearon siete filiales con el objetivo de optimizar la explotación comercial de los activos ferroviarios, mediante la incorporación gradual de recursos y gestión privada. Según EFE (2012a), el sistema ferroviario ha recibido un fuerte impulso del Estado, “traducido en la modernización del material rodante y la infraestructura existente”. Además, la creciente congestión de las carreteras ha ayudado a transformar el ferrocarril en una alternativa óptima en transporte de cercanía en grandes ciudades. Sin embargo, a pesar de estas medidas, la administración de EFE ha seguido siendo muy cuestionada tanto por los ferroviarios como por la opinión pública en general. La polémica más importante surgió durante el gobierno del presidente Ricardo Lagos, cuando se cuestionó la implementación del Plan Trienal de EFE. Incluso la polémica siguió hasta el momento de realizar esta investigación en el tramo de estudio: “En San Bernardo, el ministro de Transportes, Pedro Pablo Errázuriz, anunció una inversión de 260 millones de dólares para modernizar el servicio ferroviario entre Santiago y Rancagua, no sin deslizar alusiones a la irregular situación que vivió la EFE durante la administración de Ricardo Lagos” (Radio Universidad de Chile, 2012). En este contexto, se comprende la infraestructura ferroviaria como “activos” para ser explotados y rentabilizados en el corto plazo, uno de los cuales sería el complejo patrimonial de la MCSB, que sufre un triste destino detallado más adelante.

#### *Metrotrén: nuevo tren suburbano del FF.CC. al Sur*

En 1990, los trenes suburbanos o de cercanía regresaron al Ferrocarril del Sur con el servicio Metrotrén entre Santiago y Rancagua. Comenzó como un servicio experimental para dar respuesta al intenso tráfico de buses originado por el crecimiento urbano de las localidades ubicadas en el tramo de estudio y por la contaminación ambiental en la ciudad

de Santiago (Rodríguez, 2008). Esta iniciativa buscó recuperar a la empresa a través de la privatización del área de carga, cuyos recursos se invertirían en modernizar el área de pasajeros, en consideración a que desde 1978 EFE no recibía subsidios estatales.



Figura 41: Estación Alameda y andenes de salida del Metrotrén al sur, 2012. (Elaboración propia)

Posteriormente se concretó un acuerdo con Metro S. A. para mejorar el servicio, lo que originó su denominación de Metrotrén, cuestión que incidió fuertemente en la imagen del sistema, que quedó al asociado a los estándares del tren metropolitano. Para este fin se reacondicionaron automotores que se encontraban fuera de servicio, los que fueron pintados con los colores de los vagones de Metro y usaron su logo asociado al de EFE (Rodríguez, 2008). Desde 2008 Metrotrén es operado por la empresa Trenes Metropolitanos S. A. (TMSA) (Figura 41). El servicio conecta Santiago con San Fernando y, a medida que fueron estableciéndose desarrollos inmobiliarios en torno a la vía, se requirieron nuevas estaciones como Maestranza, Rosario, Buin Zoo y PAC, antigua estación Dávila Carson del tren popular. El recorrido

total durante 2013 tenía 18 estaciones<sup>47</sup>. Por otro lado, en 2011 se comenzó a desarrollar el proyecto del Metrotrén Rancagua Express, el cual propuso un servicio hacia Rancagua, y otro entre Santiago y Nos en 15 minutos, con estaciones en Alameda, Lo Valledor —que combina con la Línea 6 del Metro—, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, Lo Blanco, Freire, San Bernardo, Maestranza, 5 Pinos y Nos (Figura 42).

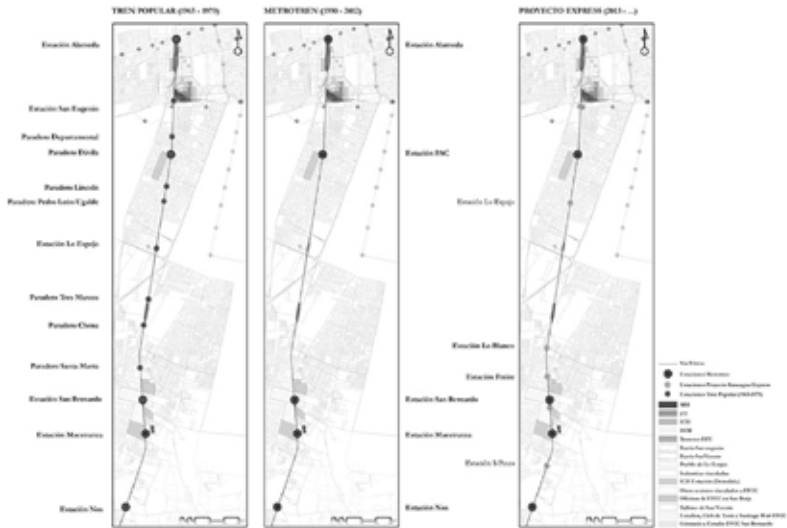


Figura 42: Detenciones del tren popular, del Metrotrén y de Nos Express. (Elaboración propia)

### Cierre de MCSB y Seccional Villa Maestranza

Guillermo Cruces titularía este capítulo: “Un crimen perfecto: cómo matar al ferrocarril”.

<sup>47</sup> Alameda, Pedro Aguirre Cerda, Maestranza, Nos, Buin Zoo, Buin, Linderos, Paine, Hospital, San Francisco, Graneros, Rancagua, Requínoa, Rosario, Rengo, Pelequén y San Fernando. TMSA S.A. (2012). Nuestra empresa: Historia. Recuperado de [www.tmsa.cl](http://www.tmsa.cl)

Hacia fines de la década de 1960 las reparaciones de las locomotoras a vapor en la MCSB disminuyeron a la mitad. Sin embargo, se comenzaron a reparar locomotoras diésel, a pesar de que la infraestructura de la maestranza ferroviaria no estaba diseñada para ello (Morales, 2007). Se empezaron a considerar obsoletos también los maquinistas y el personal de mantenimiento. Luego, entre 1974 y 1979, los trabajadores de EFE se redujeron a un 49,1 % y en las maestranzas al 54,8 % (Ortega e Ibarra, 2021; Sandoval y Ugalde, 2009).

En 1984, al igual que otros bienes de FF.CC., la MCSB se hipotecó para conseguir créditos para paliar sus deudas. En una última instancia, en 1990 los trabajadores ferroviarios prepararon una propuesta para recuperar la MCSB, pero no fue acogida (Ortega, 2013). Luego, en 1994, cuando FF.CC. del Estado pasó a llamarse EFE, se anunció la remodelación de la MCSB, que se redujo de 45 a 10 hectáreas de terreno (Morales, 2007; Ortega e Ibarra, 2021). Se conservaron solo el pabellón central, la calderería, la herrería, la casa de administración y la zona de almacenes (Figura 43). Por otra parte, la mayor parte de las locomotoras dadas de baja se llevaron hacia la MCSB, donde fueron desmanteladas, vendidas “al kilo” y algunas conservadas hasta 1995 (Sandoval y Ugalde, 2009, p. 4).

Guillermo Cruces es enfático en su opinión sobre el cierre de la MCSB:

En el gobierno del presidente Aylwin se indemnizó a los ferroviarios para terminar FF.CC. La MCSB se terminó en 1995, a pesar de que había prometido [Aylwin, 1990] que iba a volver a ser lo que era. Con eso creó la Ley de Indemnizados [EFE, 1993]. A mí, por ejemplo, me pagaron sueldo sin trabajar seis años, hasta que cumplí 65 años. Fue una aberración absoluta y nadie dijo nada<sup>48</sup>.

---

<sup>48</sup> Entrevista a Guillermo Cruces Mendoza, 5 de noviembre de 2012.



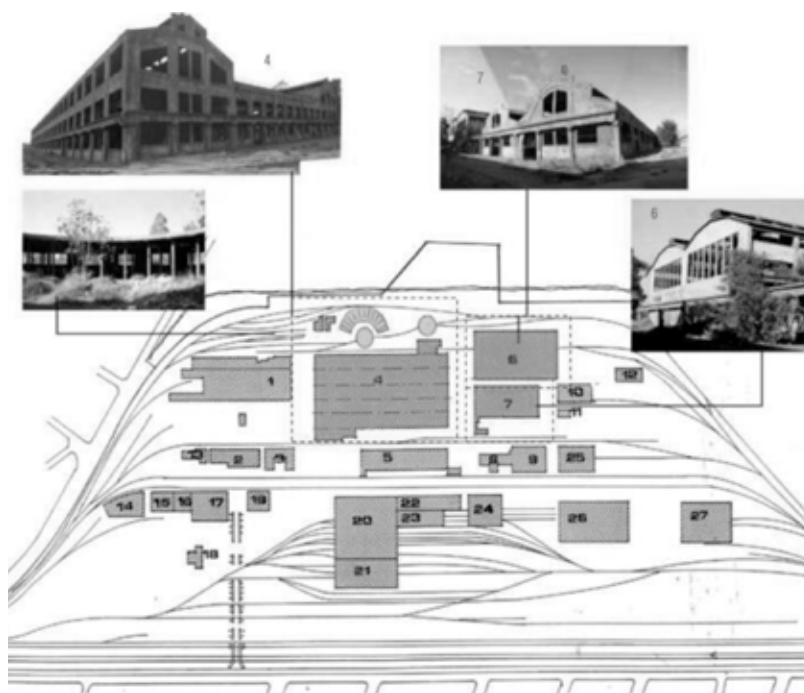


Figura 43: Edificios conservados del complejo de la MCSB. (Elaboración propia a partir del plano del Archivo Histórico de San Bernardo)

En 1996 se llevó a cabo el “Seccional Maestranza de San Bernardo” a través de un acta de acuerdo firmada por el entonces presidente de EFE, por el ministro de Vivienda y Urbanismo (MINVU), por el gobernador de la provincia del Maipo, por el alcalde de San Bernardo, por el director del Servicio de Vivienda y Urbanización de la Región Metropolitana (SERVIU RM) y por el presidente de Desarrollo Inmobiliario de San Bernardo S. A. (DIBSA). Este acuerdo fue parte de la “Política de Modernización de EFE” y ratificó el compromiso entre el MINVU y el gobierno de Malasia de impulsar proyectos de gran escala en ambos países:

Este proyecto no se encuentra ajeno al esfuerzo de la empresa por salvaguardar el patrimonio cultural que constituye la maestranza y por ello

se cautelará que la edificación histórica pase a ser un elemento destacado en el desarrollo integral del proyecto (Acta de Acuerdo Conjunto Habitacional Barrio Oriente Maestranza de San Bernardo, 25 de septiembre de 1996).

Se acogieron las demandas habitacionales mediante el proyecto inmobiliario Villa Maestranza (Figura 44), el cual, además de viviendas, incorporaría un “área de equipamiento de alto nivel”:

Primeramente, existía la MCSB, un lugar que estaba bastante abandonado, prácticamente un punto negro dentro de la comuna. Lo que se buscaba era desarrollar este lugar postergado mediante la materialización de un proyecto que fuera rentable (Bezanilla, 1999, p. 99).

De esta forma, el valor patrimonial del complejo de la MCSB pasó a segundo plano. Se entendieron sus vestigios como un “punto negro” para generar un “exitoso proyecto inmobiliario” (Bezanilla, 1999, p. 99).



Figura 44: Imagen del proyecto inmobiliario Villa Maestranza promovida por Besalco. Los tres edificios de la MCSB se identifican como equipamiento. (Archivo Histórico de San Bernardo)



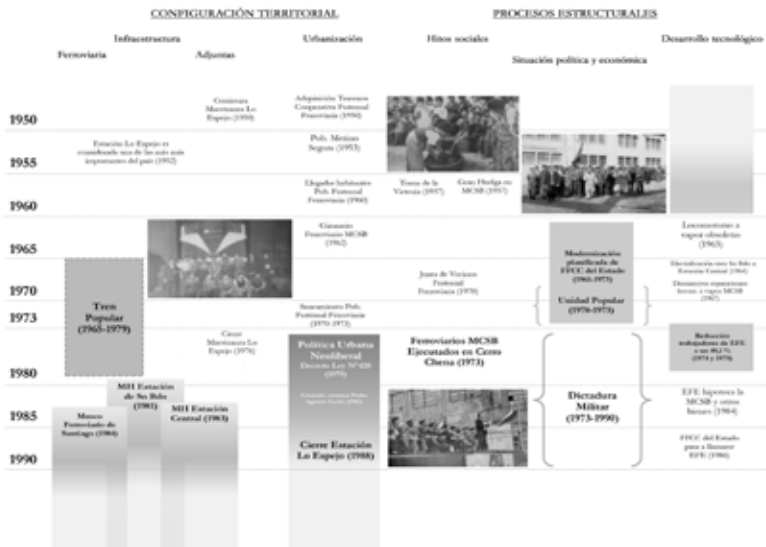


Figura 47: Línea de tiempo Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo, 1950-1990. (Elaboración propia)

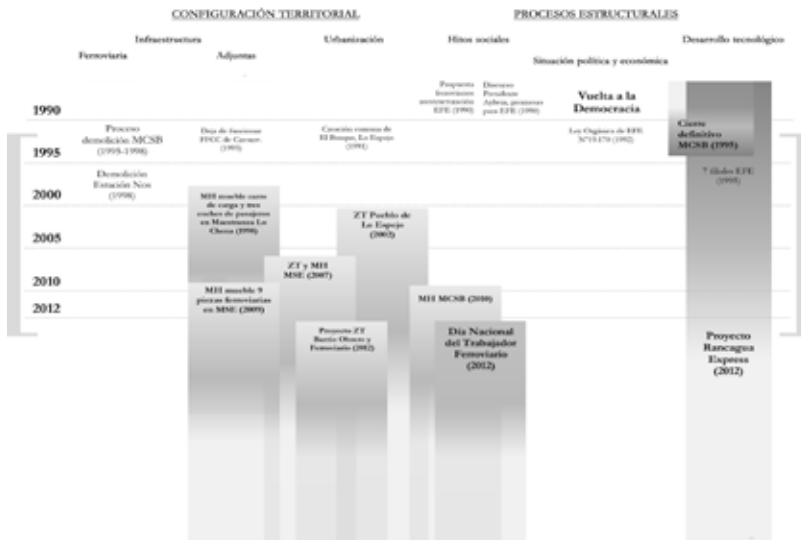


Figura 48: Línea de tiempo Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo, 1990-2012. (Elaboración propia)



Figura 49: Coche de pasajeros quemado al interior de la maestraza o planta de fundición Lo Chena, junto a otros muebles ferroviarios.  
(Fotografía propia, 2013)

### CAPÍTULO III

## PROCESOS DE VALORACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO ENTRE ESTACIÓN CENTRAL Y SAN BERNARDO (1995-2012)

La importancia que tuvo el ferrocarril la vemos reflejada en los más de ochenta objetos declarados Monumentos Históricos Nacionales que se encuentran distribuidos a lo largo de nuestra geografía, que no presentan una integración para el conocimiento y valorización de dicho patrimonio, motivo por el cual se hace necesario articular (...) dar unidad y sentido a estos bienes. (Sandoval y Ugalde, 2009, p. 1)

Luego de comprender el complejo proceso socioterritorial que ha vivido el tramo de estudio durante el siglo XX y XXI, donde se ha configurado y reconfigurado un PUH en torno al ferrocarril, el siguiente capítulo analiza cómo comienza el proceso de valoración del patrimonio ferroviario por parte de las comunidades en torno a la infraestructura. Este proceso surgió en las escalas locales en respuesta a la pérdida de referentes materiales construidos durante la “primavera” de FF.CC.

A continuación se analiza de forma integral el estado actual del tramo, comprendiendo cuáles son y cómo se vinculan entre sí los complejos y conjuntos patrimoniales del PUH ferroviario. Desde lo espacial, se estudia lo formal, determinado por la configuración del territorio y, desde lo funcional, se examina el uso y las actividades que se llevaban a cabo. Lo material se comprende como contenedor del valor inmaterial. Finalmente, a partir de las acciones de trabajar, viajar y habitar se analizan los modos de vida vinculados al actual PUH ferroviario.

### CONCIENTIZACIÓN DEL VALOR DEL PATRIMONIO FERROVIARIO (1995-2011)

Con la vuelta de la democracia surge un proceso de concientización de la existencia y valor del patrimonio ferroviario por parte de la sociedad civil. Sin embargo, la patrimonialización del patrimonio ferroviario inmueble se inicia al final de la dictadura, en la década de 1980, cuando el Estado,

a través de Decretos Supremos<sup>49</sup>, comienza a declarar estaciones ferroviarias como MH.

A través del D.S. 6006 de 1981 se declaró la estación de San Bernardo como MH, subcategoría inmueble. Se lo declaró por ser “una de las más antiguas de la zona central”<sup>50</sup>. Luego, el D.S. 614 de 1983 declaró MH subcategoría inmueble al conjunto de edificios de la estación Alameda, considerando los “méritos históricos y arquitectónicos del conjunto de edificio” y “que su construcción se realizó en 1885 siendo la primera estación de FF.CC. de la ciudad Santiago”<sup>51</sup>.

Luego se comienza a declarar MH a través de Decretos Exentos<sup>52</sup>. En el tramo, la primera declaración se dio dentro del área de la maestranza o planta soldadora Lo Chena como MH subcategoría mueble a través del D.E. 768 de 1998 a un carro de carga (BC-8036) y tres coches de pasajeros (I-311, I-355 y II-732), por solicitud de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario.

### *La gran pérdida: demolición de la MCSB y sus restos como MH (2010)*

El proceso de patrimonialización de la MCSB comienza a partir de la pérdida material de los vestigios de la gran industria. Con la demolición progresiva de los edificios de la MCSB, en 2007 se conformó el Comité de Defensa del Patrimonio Histórico Cultural Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo, organización comunitaria vinculada a la Unidad Vecinal

---

<sup>49</sup> En Chile, el Decreto Supremo es una orden escrita del presidente de la república que, dictada dentro de la esfera de su competencia, lleva la firma de el o los ministros de Estado respectivos, y está sujeta a una tramitación especial.

<sup>50</sup> Patrimonio Ferroviario. Estación San Bernardo. Recuperado de [www.patrimonioperroviario-chileno.cl](http://www.patrimonioperroviario-chileno.cl)

<sup>51</sup> Cabe destacar que las declaratorias de los MH inmuebles en estos primeros decretos no poseen un plano de límites, sino únicamente un decreto que indica los valores patrimoniales de forma sintética.

<sup>52</sup> En Chile el Decreto Exento es aquel decreto supremo que no está sujeto al trámite de control de Contraloría General de la República, por disposición expresa de la ley o por resolución del contralor general que le exima del trámite.



N° 46 de San Bernardo, con ocho personas en su directiva, inscrita el 28 de noviembre de 2007 y de conformidad a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 19.418. Gracias a su gestión fue posible declarar MH los edificios de la maestranza San Bernardo, a través del D. E. 46 de 2010, incluyendo el taller central o taller de armadura, el taller de herrería, el taller de calderería, la portería, la tornamesa y la placa de bronce (Figura 50).



Figura 50: Plano de límites del MH MCSB, 2010. (CMN)

El Seccional Maestranza no fue capaz de proteger integralmente estos vestigios. Solo se indicó un Área de Edificación Especial de Conservación, donde se iban a mantener “en lo posible” las tres edificaciones, pero no se identifican la tornamesa, ni la portería y su eje de acceso, importantes vestigios del complejo de la MCSB<sup>53</sup>. Llama la atención que este Seccional no tomó en cuenta el trazado original de la MCSB ni las huellas patrimoniales preexistentes para definir el diseño, siendo que los autores son Cristián

<sup>53</sup> *Plano Seccional Maestranza de San Bernardo* (30 de agosto de 1996). Archivo Histórico de San Bernardo, Subfondo SECPLA. Expediente N° 35.

Fernández Cox y Cristián Fernández Eyzaguirre & Asociados Arquitectos”, quienes han realizado famosos proyectos de arquitectura y recibido muchos premios tanto a nivel nacional como internacional.



Figura 51: Sesión de la Comisión de Cultura de la Cámara de Diputados en MCSB, 14 de enero de 2013. (Gentileza de Guillermo Cruces)

El Comité de Defensa de la MCSB ha presionado a las autoridades para que se desarrolle un proyecto acorde a los anhelos de la comunidad organizada, por lo que en 2012 lograron que el CMN solicitara un estudio de cabida que buscó contar con información sobre el estado del MH y posibles usos de equipamiento deportivo, museo ferroviario y otros usos comunitarios<sup>54</sup>, además de la solicitud de expropiación del sitio por parte del Estado (Figura 51). Sin embargo, los anhelos de la comunidad organizada en torno a la MCSB no fueron considerados. Desde 2019 el Proyecto Boulevard Maestranza San Bernardo fue aprobado para su ejecución, el cual considera la restauración y rehabilitación de los MH Armaduría, Calderería, Herrería

---

<sup>54</sup> Licitación ID: 4650-89-L111 Estudio de Cabida. Publicado en Mercado Público el 7 de diciembre de 2011. Recuperado de [www.mercadopublico.cl](http://www.mercadopublico.cl)

y Tornamesa para el desarrollo de un centro comercial, estacionamientos y áreas verdes. A pesar de que el proyecto busca poner en valor el patrimonio del MH, no propone desarrollar un museo ferroviario y equipamiento deportivo, en cambio, se propone un Centro de Interpretación Patrimonial y Cultural Permanente en el Taller de Herrería (Arcadis, 2019).

*Patrimonio marginado: ZT del pueblo de Lo Espejo (2002)*

En 2002, a través del D.E. 00024, se declaró un sector del pueblo de Lo Espejo como ZT bajo la subcategoría área urbana. En el decreto se indica que sus atributos son el tradicional trazado urbano en torno a la estación, las casas quinta y viviendas con la tipología fachada continua; y sobre lo inmaterial se destaca la vida comunitaria y memoria colectiva sobre acontecimientos históricos (D.E. 00024, 2002). La protección fue solicitada por el Centro para el Desarrollo Arquitectónico y Cultural para el Pueblo de Lo Espejo, conformado por habitantes del sector.

El polígono de protección es irregular (Figura 52), definido por las calles Centenario y Jorge Guerra, donde se encuentra la exestación Lo Espejo. En torno al área existen otros fenómenos que han delineado su periférica imagen urbana. Por ejemplo, al costado de la exestación se encuentra la población Santa Ana de Los Arcos, la cual se instaló luego de la *belle époque*. Por esta razón los habitantes del entorno han trabajado por integrarlos en el proceso de valoración patrimonial (Figura 53). Fernanda Venegas, licenciada en Historia, nacida en el pueblo de Lo Espejo, fundadora de la Agrupación de Educación Patrimonial y subdirectora del Centro de desarrollo Arquitectónico y Cultural del Pueblo de Lo Espejo, indica:

Ahora estoy trabajando con la población Santa Ana de Los Arcos, al lado de la estación hacia el norte, y ellos perciben esta agrupación como muy cerrada, como que se creen de mayor categoría que ellos. (...) Ahí hay un problema social de origen, entre los que son del pueblo y los que llegaron después<sup>55</sup>.

---

<sup>55</sup> Entrevista a Fernanda Venegas, 31 de octubre de 2012.



Sin embargo, esta ZT, marginada del desarrollo urbano de la ciudad, ha experimentado un lamentable proceso de deterioro y pérdidas. El inmueble original de la estación Lo Espejo fue destruido el 13 de noviembre de 2015 a causa de un incendio (Espejo Comunicaciones, 2015). Además, el proyecto Tren Nos-Estación Central no consideró este punto como estación, sino que se construyó una nueva en la avenida Clotario Blest con calle Lucila Godoy, la cual funciona desde 2017.

*De la defensa a la puesta en valor: ZT y MH de MSE (2007) y proyecto de ZT Barrio Obrero y Ferroviario (2012)*

A través del D.E. 2050 de 2007 se declaró como ZT el sector de la MSE y MH a las dos casas de máquinas, dos tornamesas, taller, bodega sur, chimenea industrial y la bodega norte. Se indica que, además de su importancia en el desarrollo tecnológico que protagonizó, posee la significación de estar asociada a la evolución de la ciudad de Santiago, en un siglo donde su crecimiento estuvo fuertemente condicionado al desarrollo de la infraestructura ferroviaria.

La MSE es el último testimonio del funcionamiento, desarrollo y decadencia de la infraestructura ferroviaria en Santiago, “generadora de barrios asociados a la actividad del ferrocarril y de edificaciones muy específicas que conforman una tipología arquitectónica que asocia la máquina, la tecnología y la arquitectura”. Esta declaratoria surgió desde del mismo CMN, con la investigación de Thomson (2008) (Figura 54). Además, nueve piezas ferroviarias ubicadas en la MSE se declararon MH subcategoría mueble mediante el Decreto 290 de 2009.

En 2012 prosigue el proceso de concientización patrimonial por parte de los habitantes del entorno residencial de la MSE con la conformación de la ONG de Vecinos San Eugenio. Se trata de una organización sin fines de lucro compuesta por 18 miembros fundadores, los cuales obtuvieron la personalidad jurídica N° 391 el 18 de junio de 2012, bajo las disposiciones y requerimientos de la Ley 20.500 sobre Participación Ciudadana. Su principal objetivo es “salvaguardar y concientizar a la comunidad en los ámbitos patrimoniales que se encuentran representados en los valores materiales e inmateriales del sector” (ONG de Vecinos Barrio San Eugenio, 2012).

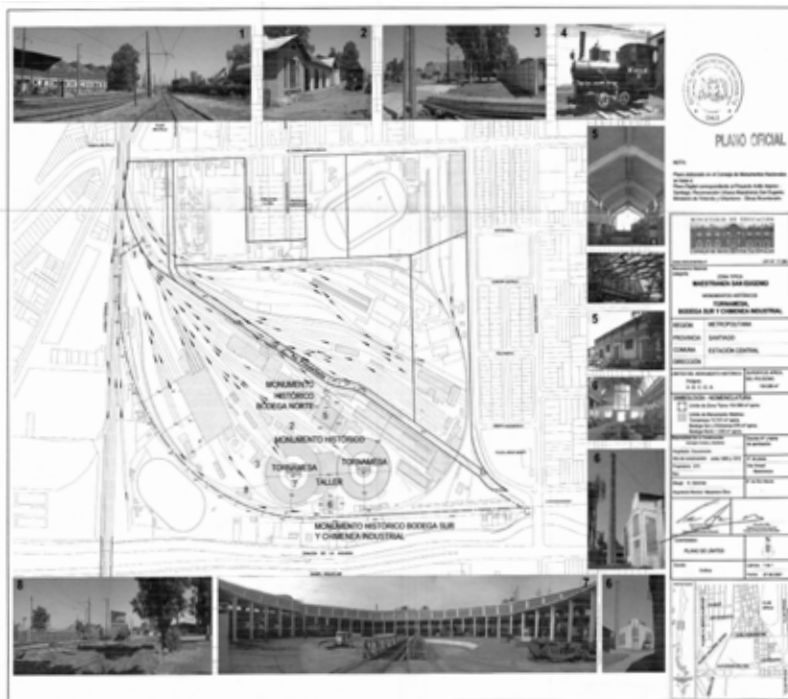


Figura 54: Plano ZT y MH maestranza San Eugenio, 2007. (CMN)

No conformes con la modificación del Plan Regulador Comunal (PRC) de Santiago, que define el área de los barrios San Eugenio y San Vicente como Zona de Conservación Histórica (ZCH), y las industrias y conjuntos de poblaciones obreras más representativas como Inmuebles de Conservación Histórica (ICH)<sup>56</sup>, pretenden definir esta gran área como ZT bajo la denominación de “Barrio Obrero y Ferroviario”. Junto con un grupo interdisciplinario de profesionales y exalumnos del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT UC), realizaron una serie

<sup>56</sup> Texto Refundido Ordenanza Local Plan Regulador Comunal de Santiago (2012). Ilustre Municipalidad de Santiago Asesoría Urbana.

de actividades para lograr los objetivos, entre ellas, rutas patrimoniales para el Día del Patrimonio Cultural, realizadas el 4 de junio y 2 de septiembre de 2012 (Figuras 55 y 56), y luego dos Fondos Nacionales para el Desarrollo Cultural y las Artes (FONDART): en 2013, el proyecto “Barrio obrero y ferroviario: iniciativa de gestión cultural comunitaria”, FONDART Regional N° 22103, Línea Asociatividad Cultural, y en 2015 el proyecto “Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del Barrio Obrero y Ferroviario San Eugenio”, Línea Conservación y Difusión del Patrimonio Cultural, FONDART Regional N° 79874.



Figura 55: Ruta patrimonial en barrio San Eugenio, Día del Patrimonio Cultural, 2 de septiembre de 2012. (Fotografía propia). Figura 56: Ruta patrimonial en barrio San Eugenio, Día del Patrimonio Cultural, 2 de septiembre 2012. (Mairelys Domínguez)

#### DESDE LO MATERIAL: ESTACIONES, MAESTRANZAS Y BARRIOS FERROVIARIOS

Para comprender el patrimonio ferroviario material de forma integrada con lo inmaterial se analizan sus componentes, y se definen sectores como complejos y conjuntos patrimoniales. Los complejos en el ámbito del patrimonio ferroviario provienen de la definición de paisajes postindustriales de Álvarez (2007) y se identifican cuando en un sector se encuentran infraestructuras, muebles e inmuebles que comprenden diversos usos urbanos y escalas, tales como patrimonio residencial, industrial y otros equipamientos. Por otra parte, se definen como conjuntos del patrimonio

ferroviario aquellas áreas vinculadas al desarrollo del ferrocarril que tienen un uso predominante. Agrupa elementos que forman parte del patrimonio ferroviario, pero que por sí solos no son capaces de definirlo en su totalidad, ya que poseen usos o prestaron servicios a los núcleos industriales de los complejos ferroviarios. En el tramo de estudio se definen tres complejos que poseen conjuntos patrimoniales: entre Estación Central y MSE, y entre Estación San Bernardo y MCSB; y dos conjuntos que quedaron aislados por los procesos de urbanización del entorno: la población Fraternal Ferroviaria, el pueblo de Lo Espejo y la maestranza Lo Chena.

#### *Complejo patrimonial entre Estación Central y MSE*

En torno a la Estación Central y al patio de maniobras, donde se ubicaba la antigua maestranza Santiago, existen valiosas construcciones de carácter industrial. Aquí se incluyen los dos pabellones laterales con frontis de arco triunfal, estructura metálica central, y dos edificios anexos, uno destinado a hotel de pasajeros con frente a la plaza Argentina, y el otro a oficinas del ferrocarril, que está tras el anterior. En avenida Exposición destaca la Central Clasificadora de Correos y las bodegas de Ferrocarril del Pacífico S. A. (FEPASA) en la calle San Borja. Las industrias con mayor reconocimiento patrimonial son la Compañía de Gas en calle San Borja y el Molino San Cristóbal en avenida Exposición. Este sector se encuentra bastante deteriorado, marcado por el efecto barrera de la infraestructura. Además, la actividad industrial demarca su imagen urbana hostil, razón por la cual quedó fuera de la declaración como ZCH en PRC de Santiago (Figuras 57 y 58, 1-2-5-10).

Entre la avenida Blanco Encalada y la MSE se encuentran los barrios San Vicente y San Eugenio. Ambos constituyen el proyecto de ZT “Barrio Obrero y Ferroviario” y están declarados como ZCH por el PRC de Santiago. Arquitectónicamente, San Eugenio destaca más que San Vicente por sus poblaciones obreras de diversas tipologías, que mantienen ciertos patrones formales que permiten entender este barrio como un conjunto construido en armonía con las industrias, donde destacan sus plazas interiores. Entre ellas, la plaza Melipilla, frente a la población Maestranza; la plaza Jorge Montt, frente a la población El Mirador; la plaza Balmaceda, al interior de la



población Central de Leche (cerrada a la circulación peatonal pública); la plaza Yarur, de la población Pedro Montt, y la plaza Arauco, de la población Arauco (cerrada a la circulación peatonal pública) (Figura 58, 13-14-18-19-20-21). El barrio San Vicente, en cambio, es tipológicamente más homogéneo, con pocos espacios públicos interiores y más deteriorados (Figuras 57 y 58, 3-4-7-8-9). En sus calles aún existen vestigios del trazado de los ramales hacia la Central de Leche, la Fábrica de Sacos y la Vega Chica (Figura 58, 16).

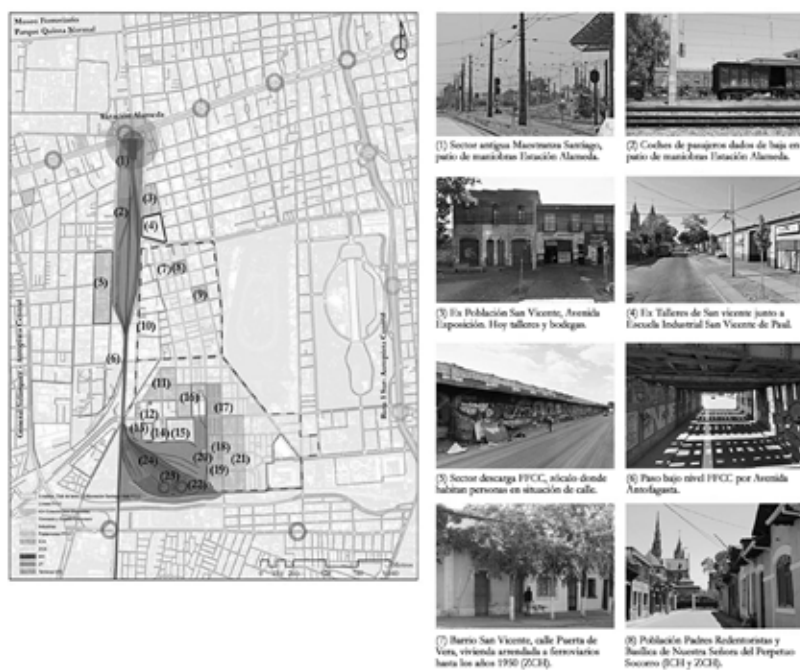


Figura 57: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y sociodeportivo vinculado a la estación Alameda, la maestranza Santiago y la maestranza San Eugenio. (Elaboración propia)

A pesar de la delimitación, realizada por los mismos habitantes, hacia el sector de Meiggs, en Toesca con avenida Exposición, se encuentra la población San Vicente, identificada por Hidalgo (2002) como la primera construida por la Sociedad San Vicente de Paul para arrendar a obreros

de FF.CC. Actualmente toda la manzana está ocupada por talleres y bodegas, y en los antiguos talleres de San Vicente se encuentra la Escuela Industrial San Vicente de Paul (Figura 57, 3-4).

En el barrio San Vicente destacan además dos conjuntos arquitectónicos: la población Padres Redentoristas, ubicada en el pasaje General Jarpa, de fachada continua con dinteles y tejas de Chena, y otra ubicada en el pasaje 1 de mayo, ambas declaradas ICH (Figuras 57 y 58, 8-9).

Entre el patrimonio sociodeportivo destaca la Federación Santiago Watt. Su fachada *art decó*, continua a la línea de edificación, se acentúa en el entorno (Figura 58, 11). Por otro lado, cabe destacar que durante el desarrollo de esta investigación las graderías del Estadio Ferroviario Hugo Arqueros Rodríguez, conocido como Estadio San Eugenio, fueron demolidas (*El Dínamo*, 2012) (Figura 58, 15). En la Segunda Ruta Patrimonial relizada el día 2 de septiembre de 2012 hubo una detención frente al Estadio San Eugenio, donde los vecinos manifestaron su descontento por su situación de abandono y su inminente demolición. El público criticó fervorosamente la visión indiferente de EFE frente a su patrimonio tangible.

Entre el patrimonio residencial destaca la población San Eugenio Vieja, conjunto de cien unidades en cuatro tipologías distribuidas en doce manzanas con un pequeño antejardín (Figura 58, 19). Menos reconocible es la población El Mirador, autoconstruida por sus propietarios, todas distintas, pero manteniendo una línea edificatoria continua (Figura 58, 21). La población San Eugenio Nueva, compuesta por nueve manzanas, destaca por sus antejardines y tejas de Chena. Muchas casas están intervenidas con ampliaciones y han extendido el antejardín como estacionamiento<sup>57</sup> (Figura 58, 17). Entre ambas destacan los Colectivos San Eugenio, conjunto de cuatro bloques de vivienda colectiva con 192 departamentos. Se caracteriza por su escala y líneas simples. Entre cada bloque existen patios que funcionan como área verde y espacio deportivo (Figura 58, 18). Por otro lado, hacia avenida

---

<sup>57</sup> En la ruta patrimonial del Día del Patrimonio, realizada el 2 de junio, un vecino indicó que por ser este un sector de obrero, a quien diseñó “jamás se le ocurrió que alguien que vivía aquí iba a tener un vehículo”.

Subercaseaux se ubica la población El Riel, la cual se agrupa en fachada continua en los pasajes Santiago Watt y Santa Margarita. Tienen un mismo sistema constructivo, pero cada vivienda posee distintos diseños *art déco* en su fachada. Hacia el poniente se ubican viviendas de dos pisos para altos administrativos de FF.CC. Se distinguen por su volumetría y amplios jardines. Solo las fachadas de las viviendas continuas están definidas como ICH en el PRC Estación Central<sup>58</sup> (Figura 58, 13-14).



Figura 58: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y sociodeportivo vinculado a la estación Alameda, la maestranza Santiago y la maestranza San Eugenio. (Elaboración propia)

<sup>58</sup> Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Estación Central (2005). Departamento de Asesoría Urbana, Ilustre Municipalidad de Estación Central, p. 52.

Todo este patrimonio ferroviario residencial y sociodeportivo existe gracias a la MSE. Este espacio se vincula directamente por la vía férrea con la estación Alameda, pero no se relaciona espacialmente con el barrio que le dio origen. Solo los rieles en el pavimento son vestigio de su original relación. En su interior<sup>59</sup> se encuentran las tornamesas, las que aún contienen coches diésel. La bodega norte y la maquinaria sur también están en obsolescencia funcional. Solo un nuevo galpón prefabricado se encuentra en funcionamiento. Entre los desvíos existe una serie de carros de carga y coches de pasajeros abandonados a la intemperie (Figura 58, 22-23-24).

### *Población Fraternal Ferroviaria*

Tres kilómetros hacia el poniente de la MSE, en la comuna de Pedro Aguirre Cerda (PAC), se ubica la población Fraternal Ferroviaria, junto a la estación PAC, antiguo paradero Dávila Carson del tren popular, entre avenida Central, Buena Aventura, Cooperación y Plano Regulador (Figura 59, 1-2). Es un conjunto de mil propiedades. Las ubicadas en las avenidas principales tienen 12 m de frente y 25 m de fondo (300 m<sup>2</sup>), y las de los pasajes 10 m y 25 m (250 m<sup>2</sup>). Dentro del plan se definió el colegio Santo Tomás y el sector comercial de avenida Central. Los entrevistados indicaron que este colegio se construyó gracias a la donación de terrenos de los miembros de la Cooperativa y que en él fueron educados muchos hijos de ferroviarios.

Dado que las propiedades fueron autoconstrucciones, no existe línea edificatoria común, salvo algunas aisladas de albañilería reforzada en el primer nivel. Algunas fueron construidas como “mejoras” al fondo del sitio, por lo que poseen un amplio antejardín con parrón de acceso. En general, el conjunto tiene una imagen urbana más consolidada y verde que las poblaciones aledañas, las cuales fueron en su mayoría construidas paralelamente a través de la

---

<sup>59</sup> El acceso es restringido, por lo que se tuvo que contactar a personal de EFE y justificar los fines académicos de la visita. Eugenio Tueve, periodista de la Gerencia de Comunicaciones y Marketing de EFE, tuvo la gentileza de gestionar el acceso, además de brindar información adicional sobre la gestión de EFE y de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, de la cual también forma parte, vinculada a la puesta en valor del patrimonio ferroviario.

Operación Sitio, por la CORVI (Figura 59, 3-4-5-6-7-8). Esta población se considera un conjunto del patrimonio ferroviario del tramo de estudio porque es la materialización de un proyecto construido de manera conjunta y progresiva por las manos de los obreros ferroviarios, cuando las necesidades de vivienda eran una urgencia y cuando el Estado benefactor se comenzó a volver insostenible y no logró hacerse cargo de la demanda. En este sentido, la población Fraternal Ferroviaria, más que valor arquitectónico, posee un significativo valor social.



Figura 59: Patrimonio ferroviario residencial de la población Fraternal Ferroviaria. (Elaboración propia)

### *Pueblo de Lo Espejo y maestranza Lo Chena*

Los atributos patrimoniales del pueblo de Lo Espejo son difíciles de identificar como área urbana<sup>60</sup> debido al deterioro de sus edificaciones y espacios

<sup>60</sup> El pueblo de Lo Espejo está definido bajo la subcategoría de “área urbana” en su declaración como ZT.

públicos. Las fachadas continuas de las viviendas de adobe en general se encuentran en mal estado por su nula restauración y, morfológicamente, el conjunto urbano se encuentra desintegrado por la intervención de las edificaciones, por su completa demolición y reemplazo por edificaciones aisladas en ciertos puntos. Las casas quinta destacan como hitos dentro del área, pero algunas están abandonadas, como la Casona Ferrari, la cual se quemó y ha sido ocupada como espacio de refugio para personas en situación de calle. En 2012 la antigua estación Lo Espejo se encontraba cerrada con panderetas, según EFE, para proteger al mismo edificio, a la vez que el antiguo Parque Landaeta, propiedad también de EFE, es hasta hoy un gran sitio eriazo<sup>61</sup> (Figura 60, 1 a 8).

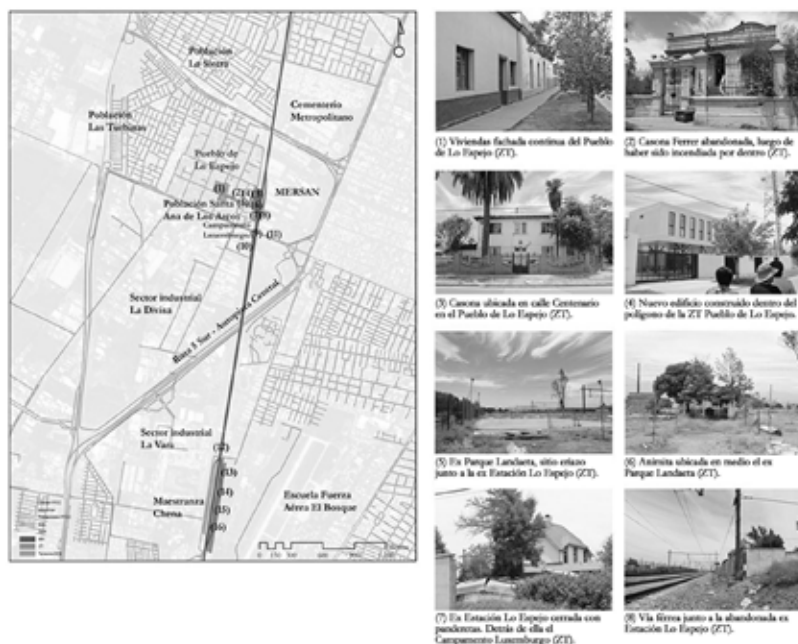


Figura 60: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y social del pueblo de Lo Espejo, de la maestraza Lo Espejo y de la planta soldadora Lo Chena. (Elaboración propia)

<sup>61</sup> El sitio posee canchas informales y destaca una gran animita de un joven que fue atropellado por el tren.

Hacia el norte de avenida Lo Espejo se encuentran antiguas industrias vinculadas al desarrollo de FF.CC. Entre ellas destaca uno de los edificios de la antigua maestranza Lo Espejo, de hormigón armado con cubierta de bóvedas en serie. La estructura, diseñada por un ingeniero de la industria, fue construida con fierros de FF.CC. apernados como “bizcocho”, sin soldaduras. Actualmente el edificio funciona, pero como maestranza privada de otro tipo de piezas industriales (Figura 61, 9-10).



Figura 61: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y social del pueblo de Lo Espejo, de la maestranza Lo Espejo y de la planta soldadora Lo Chena. (Elaboración propia)

Hacia el sur del pueblo de Lo Espejo, cruzando la Ruta 5 Sur, se encuentra otro conjunto del patrimonio ferroviario. Inmersa entre grandes industrias activas, la antigua maestranza Lo Chena, o planta soldadora de rieles de EFE, en 2012 se encontraba en obsolescencia funcional, en avenida Ochagavía, hacia el límite de las comunas de San Bernardo y El Bosque. El sector poniente está totalmente desmantelado, mientras que en el sector oriente aún existían los desvíos, maquinarias de gran valor abandonadas y estructuras de diverso tipo para el trabajo industrial. Destacaba una larga estructura de marcos sobre rieles con carros móviles donde se realizaba la unión y soldadura (Figura 61, 11 a 16). Cabe destacar que en este lugar se definieron como MH mueble un carro y tres coches de carga, los cuales ya no se encontraban allí, sino que fueron trasladados al Museo Ferroviario de Quinta Normal y la MSE.

#### *Complejo patrimonial entre la estación de San Bernardo y la MCSB*

San Bernardo se consolidó como ciudad ferroviaria luego de la instalación de la MCSB. A pesar de que existen poblaciones específicas construidas para ferroviarios, en otros sectores de la ciudad también habitaron trabajadores de FF.CC.<sup>62</sup>. El complejo ferroviario de San Bernardo no es fácil de comprender a simple vista, dado que el entorno ha experimentado una serie de transformaciones y, además, la misma vía férrea ha configurado una barrera urbana entre las poblaciones obreras, lo que ha generado a su vez espacios residuales.

El entorno de la estación de San Bernardo es un espacio urbano muy activo. Hacia el poniente, la Plazuela de la Estación configura un lugar donde abunda el comercio ambulante, y, hacia el oriente, se emplaza la extensa y popular feria libre Antonio Varas. Sin embargo, el inmueble declarado MH de la estación de San Bernardo se encuentra en desuso, cercado con paneles desde el terremoto de 2010. La bodega de EFE, declarada ICH por el PRC de San

---

<sup>62</sup> Al oriente y poniente de la estación de San Bernardo, tanto en el sector de la Plazuela de la Estación como hacia el Hospital Parroquial y en la misma población Ducaud, junto al Molino habitaron y aún habitan ferroviarios. También en el sector de calle Esmeralda y avenida Portales, al borde oriente de la población Sur, e incluso en el sector de Santa Marta, al borde oriente de La Lata, hacia la comuna de El Bosque.



Bernardo, en 2012 se encontraba abandonada y luego, con el proyecto de expansión de la faja vía por el proyecto de Metrotrén Rancagua Express, fue demolida a pesar de su protección en el nivel local. Al poniente de la estación se encuentra un inmueble en donde se ubicaba el Archivo Documental de EFE, edificación hermética que no evidencia su uso<sup>63</sup> (Figura 62, 1 a 4). Asimismo, existen vestigios de los ramales hacia la bodega de la estación y hacia el molino Ferrer y Hermanos S. A., el cual está definido como ICH por el PRC de San Bernardo (SEREX UC, 2006) (Figura 62, 5 a 8). A pesar de la construcción del nuevo proyecto de Metrotrén, es importante indicar que el entorno de la infraestructura ferroviaria aún contiene sitios eriazos con microbasurales. Es decir, EFE no contempló la creación de espacios públicos de manera integral en torno a la infraestructura ferroviaria.

Al poniente de la MCSB se encuentra la población Obrero Ferroviaria, conocida como Guarello, primer conjunto construido para los trabajadores ferroviarios de la MCSB. Fue financiada a través de la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado (Rojas, 2015). Su construcción comenzó en 1924 con la postura de la primera piedra por el presidente Arturo Alessandri y culminó en 1930 (Besoain, 1995; Delgado, 2014). Esta población posee amplias calles y acequias. Las viviendas son amplias, de un piso, pareadas y aisladas con antejardín. Algunas de sus fachadas poseen dinteles de arco de medio punto y techumbres de tejas de Chena. Solo aquellas que enfrentan la avenida Portales están definidas como ICH en el PRC de San Bernardo (SEREX UC, 2006) (Figura 63, 18 a 20). En febrero de 2021 la Unidad de Patrimonio de la Municipalidad de San Bernardo entregó al CMN el Expediente Técnico Solicitud de Declaratoria de Zona Típica Población Obrero Ferroviaria (Ortega y Romero, 2021).

Hacia el suroriente de la vía férrea se ubica la población Balmaceda, conjunto de viviendas pareadas y aisladas de un nivel, con amplios antejardines y tejas de Chena. El conjunto posee una línea edificatoria común, pero todas las viviendas son distintas. Algunas son continuas, poseen porche

---

<sup>63</sup> Durante esta investigación no fue fácil identificar este lugar, a pesar de que se transitó muchas veces por allí. Estaba a cargo de doña Lucinda Severino y don Alfredo Contreras, dibujante, quien facilitó mucha información planimétrica, de la poca que ha mantenido documentada EFE.

y un característico dintel. Su trazado está definido por dos calles, Arturo Dagnino y Malaquías Concha, y al interior posee dos pasajes peatonales, 23 de Enero y O'Donovan. El conjunto contiene un espacio público conocido como plazuela Gabriela Mistral. Cabe destacar que por la construcción del paso bajo nivel parte del Seccional Maestranza, en San José con Baquedano, se demolieron una serie de casas junto a la barraca de San Bernardo, de la cual solo queda una sección. Esta intervención dejó un espacio residual que se transformó en una plaza aislada y rodeada de muros ciegos. Además, se eliminó el paso peatonal formal que existía a nivel, por lo que se diseñó un paso bajo nivel angosto e inseguro. Por este deficiente diseño urbano, al momento de realizar el trabajo de campo se observó que los habitantes del oriente de la vía férrea cruzaban por un paso a nivel informal para llegar al centro de San Bernardo (Figura 63, 10 a 14).

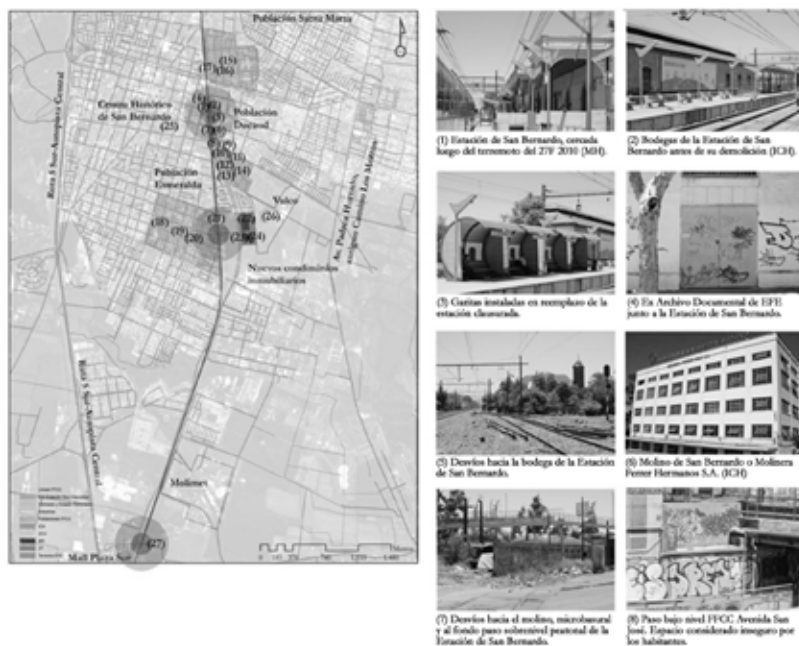


Figura 62: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y sociodeportivo vinculado a la estación San Bernardo y la MCSB, denominado en este libro Barrio Ferroviario de San Bernardo. (Elaboración propia)

Hacia el nororiente de la estación de San Bernardo se encuentra la población Ernesto Merino Segura, conocida como La Lata, conjunto de viviendas de uno y dos niveles, pareadas, con antejardines. Posee calles y pasajes que convergen en un gran espacio público central conocido como Plaza La Lata. Su relación con la vía férrea está dada por una franja de espacio público verde, a diferencia de gran parte del tramo de estudio en donde se encuentran espacios residuales y microbasurales. Este espacio público que bordea la vía férrea posee pasto, árboles que dan sombra y mobiliario urbano que se ocupa activamente por los habitantes del sector (Figura 63, 15 a 17).

En medio de la Villa Maestranza destacan las grandilocuentes estructuras de hormigón armado estilo *art decó*, los MH Pabellón Central, Calderería y Herrería de la MCSB. Estos talleres representan un hito en la arquitectura industrial en Chile debido su vanguardista sistema constructivo. El Pabellón Central posee cinco naves, tres centrales de menores dimensiones y dos mayores. Al interior aún existen los puentes grúas que permitían el traslado de locomotoras. El Taller de Herrería posee dos naves con arcos parabólicos. Y el Taller de Calderería posee dos naves simétricas. La modulación de fachadas estaba compuesta por paños vidriados armados, hoy completamente desmantelados. El deterioro, además de los daños sufridos por el terremoto del 2010 en las cumbres, se debe fundamentalmente a la acción humana del saqueo de fierro. La tornamesa se encuentra igualmente menoscabada, y la portería aislada entre las nuevas casas y la vía férrea (Figura 63, 21 a 24).

Cabe destacar que la placa de bronce declarada MH mueble en la declaratoria de 2010 se encuentra extraviada. Existe un juicio por esta causa en contra de EFE, el cual fue llevado a cabo por el Comité de Defensa de la MCSB. Según Guillermo Cruces, esta placa se encontraba en las oficinas principales de EFE, ubicada en calle Morandé 115, y en un cambio de gobierno desapareció. El Consejo de Defensa del Estado y el abogado Iván Fuenzalida interpusieron un documento para que el caso no se cierre y se siga investigando<sup>64</sup>.

---

<sup>64</sup> Entrevista a Guillermo Cruces Mendoza, 5 de noviembre de 2012.



Figura 63: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y sociodeportivo vinculado a la estación San Bernardo y la MCSB, denominado en este libro Barrio Ferroviario de San Bernardo. (Elaboración propia)

Sobre el patrimonio ferroviario sociodeportivo, cabe destacar que al oriente de la MCSB se ubica el antiguo Estadio Ferroviario, el cual luego fue Estadio Vulco (Figura 63, 26). Por otra parte, el Gimnasio Ferroviario, ubicado en el centro histórico de San Bernardo, en calle Bulnes 654, fue y sigue siendo un hito patrimonial muy significativo en la escala local. Fue sede del Consejo Obrero Ferroviario y para construirla los trabajadores consiguieron subvención estatal. Actualmente se encuentra la Unión de Ferroviarios Jubilados y Montepiadas, y el espacio se arrienda para hacer fiestas

y otras actividades sociales, políticas y culturales. Su fachada es racionalista, con celosías de hormigón armado (Figura 63, 25). El Comité de Defensa del Patrimonio Histórico y Cultural de la Maestranza de San Bernardo ha realizado gestiones para declarar este inmueble como MH ante el CMN. Guillermo Cruces cuenta que este edificio fue financiado por los ferroviarios de la MCSB, pero no poseían personalidad jurídica, por lo que se la solicitaron a los dirigentes de Santiago a través de la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, quienes son dueños de este espacio<sup>65</sup>.

#### À LO INMATERIAL: TRABAJAR, VIAJAR, HABITAR

En esta sección se analizan los modos de vida de los habitantes del PUIH ferroviario del tramo de estudio. A través de entrevistas se comprende la percepción de las transformaciones urbanas del entorno y las identidades vinculadas a vivencias colectivas.

En el tramo de estudio se observa que la conservación del patrimonio ferroviario material es la causa de los procesos de patrimonialización. En torno a estos hitos materiales, que en algunos casos fueron destruidos o transformados, existen prácticas y memorias vinculadas al funcionamiento de la infraestructura de FF.CC. Estas prácticas y estas memorias se presentan a continuación a través de las acciones de trabajar en las ex industrias ferroviarias, de viajar en el medio de transporte del ferrocarril y de habitar al borde de la línea férrea. La comprensión de estas prácticas y sus memorias no se representa como línea de tiempo, sino que se integra en un relato que hace referencia a las transformaciones del paisaje a partir de las percepciones de los entrevistados. En este relato no solo se reflejan las memorias, sino también las motivaciones y expectativas sobre los hitos del patrimonio ferroviario, más aún en las nuevas generaciones, porque ven en esta herencia proyecciones que mejorarán la calidad de vida del entorno.

---

<sup>65</sup> Entrevista a Guillermo Cruces Mendoza, 5 de noviembre de 2012.

## Trabajar

Haber sido trabajador ferroviario define una experiencia colectiva que aún está fuertemente contenida en la identidad cultural del paisaje del tramo de estudio. No es la única identidad ni excluye otras, pero se distingue notoriamente en los contextos cercanos a las maestranzas. Se ha transmitido como valor intangible desde los protagonistas del modelo laboral *fordista-taylorista*<sup>66</sup>, hacia los hijos, nietos e incluso a nuevos habitantes que no tuvieron vínculo directo con la industria. En las entrevistas realizadas se reconocen modos de vida configurados por la industrialización y por las transformaciones sufridas por la imposición del modelo neoliberal, memoria viva de comunidades ferroviarias descontextualizadas en un proceso de modernización forzada. Se identifica una cultura de trabajo, caracterizada por conocimientos técnicos, por vivencias de un colectivo social identificable y por un territorio de pertenencia, donde se crearon vínculos más allá del espacio de trabajo.

Los trabajadores entrevistados se presentan primeramente como “ferroviarios” y luego se identifican por el taller específico en que trabajaban en sus respectivas maestranzas. Todos los ferroviarios entrevistados explicaron detalladamente su labor, desde que ingresaron a FF.CC. y cómo, con esfuerzo y estudio, lograron especializarse y ascender de escalafón hasta llegar a ser, en algunos casos, jefes de taller. Parte sustancial de esta cultura fue el trabajo en equipo. La industria ferroviaria funcionaba como un engranaje, donde todas las partes eran fundamentales para la reparación y construcción de las locomotoras. Dino Rojas, nieto de un “tiznado” de la MCSB, fue capaz de transmitir con precisión el trabajo que realizaba su abuelo en el taller de fundición (Figura 64). En este contexto, se comprende que la memoria ferroviaria ha sido transmitida de manera intergeneracional.

---

<sup>66</sup> Según Sassen (1999), la causa del declive de la industria tradicional se explica por la crisis del paradigma tecnológico organizacional *fordista-taylorista*, el cual tornó demasiado rígido el sistema para las nuevas necesidades de producción de una economía globalizada que requería nuevas formas basadas en la competencia y producción flexible. *Fordismo* es el modo de producción en cadena que llevó a la práctica la industria automotriz Ford desde 1908 hasta los 70. *Taylorismo* se refiere a la división de las distintas tareas del proceso de producción de la industria tradicional, promovida por el ingeniero Frederick Taylor.



Figura 64: Dino Rojas, cartógrafo. Nieto de “tiznado” de la MCSB, miembro de Círculo Sur, parte de la obra *Los tiznados de la mastranza*. Se ha dedicado autónomamente a recopilar importante patrimonio fotográfico de la MCSB. (Fotografía tomada por la autora)

La industria de FF.CC. sufrió cambios tecnológicos que también determinaron modificaciones en el modo de trabajo. Por esta razón, los ferroviarios tuvieron que adaptarse, a pesar de que la infraestructura no fue modificada para responder a los cambios. En las entrevistas se nota una clara diferencia en la descripción del trabajo entre las tecnologías basadas en el vapor y el diésel. Este cambio fue percibido en un principio como la llegada del progreso, pero luego significó el declive de la industria de FF.CC.:

Mi abuelo en la fundición se dedicaba a copiar todas las piezas de las locomotoras, a vapor y diésel. Había un taller de modelado donde hacían todos los modelos de las piezas (...). Después, con esas piezas en fundición las metían en una cama que tenía un tipo de arena especial. Entonces ponían la pieza, la llenaban con arena, la sacaban, quedaba la forma, cerraban la caja, por un orificio le echaban el hierro fundido y sacaban la pieza. Y ahí después la pulían<sup>67</sup>.

---

<sup>67</sup> Entrevista a Dino Rojas, 21 de noviembre de 2012.



Figura 65: Ernesto Angulo, ferroviario. Mecánico diésel, llegó a ser jefe del taller diésel en la MSE. Trabajó en FF.CC. desde 1945 hasta 1977. (Fotografía tomada por la autora)

Yo trabajé en los Flecha del Sur. En 1937 estaban en Suecia, no podían entrar por la guerra y finalmente llegaron en 1939 a Chile. Traían aire acondicionado, calefacción, un motor adelante y otro atrás. El deportivo que teníamos aquí en San Eugenio se llama “Automotores” por los cinco automotores diésel que había, del 101 al 105 (...). Eran una verdadera cuna. No se movían para nada. Agarraban una velocidad de hasta 160 km. Y corrían hasta Concepción. Uf, los Flecha del Sur, ¡lo mejor que hubo en FF.CC.! ¡Lo más lindo que había!<sup>68</sup>

Si usted va ahora a la MSE, hay unos pocos trabajando en un espacio de mantención muy limitado. Ellos no son ferroviarios. Es una empresa que le da servicios a FF.CC., como lo hacen en todas partes. Como los guardias o los que hacen el aseo en los bancos, que no son de los bancos,

---

<sup>68</sup> Entrevista a Ernesto Angulo Abarca, 16 de noviembre de 2012.



paga nomás. FF.CC. del Estado empezó a deshacerse de todo, incluso de nosotros (...). Quedaron vacíos los galpones. No se trató de renovarlo. Nada. Todo se fue eliminando. Se acabó y se acabó nomás<sup>69</sup>.



Figura 66: Humberto Poggini, ferroviario, forjador en el taller de herrería de la MSE. Trabajó desde junio de 1956 hasta 1980 en FF.CC. del Estado. Habitante de la población Fraternal Ferroviaria desde 1960. (Fotografía tomada por la autora)

Desde el año 1969 fui presidente de todos los trabajadores ferroviarios de la MCSB. Allí tuvimos que emprender grandes huelgas en beneficio de los trabajadores. Una gran huelga que recuerdo, muy importante para mí, fue conseguir que a los trabajadores se les pagara el cien por ciento de la licencia curativa. Porque ocurría que, si la licencia era muy larga, el sueldo iba disminuyendo, y si era demasiado larga llegaba a cero pesos al final.

---

<sup>69</sup> Entrevista a Humberto Poggini Morales, 12 de noviembre de 2012.

¡Y nosotros decíamos que eso no podía ser! Porque todas nuestras enfermedades eran producidas por la manera inhóspita en que trabajábamos los obreros<sup>70</sup>.



Figura 67: Guillermo Cruces, ferroviario. Fue alumno de la Escuela de Aprendices, de la cual egresó en 1964. Delegado de taller de herramientas y miembro de la Tesorería del Consejo Obrero Ferroviario. Fue elegido presidente del Consejo Obrero en 1969. Lo jubilaron cuando cerró la maestranza en 1995. Hoy es presidente del Comité de Defensa del Patrimonio Histórico Cultural de la MCSB. (Fotografía tomada por la autora)

La actividad sindical también definió fuertemente los modos de vida de los ferroviarios. Se caracterizaban por ser un gremio muy organizado que tuvo diversos tipos de agrupaciones sociales que definieron su identidad colectiva. Asimismo, cabe destacar que al momento de realizar el trabajo de campo los entrevistados seguían siendo parte de alguna agrupación ferroviaria de forma activa o pasiva. Todos formaban parte de la Unión de Trabajadores Ferroviarios de Chile en calidad de jubilados y algunos de los

---

<sup>70</sup> Entrevista a Guillermo Cruces Mendoza, 5 de noviembre de 2012.

entrevistados participaban activamente en otras agrupaciones por la defensa del patrimonio ferroviario o eran dirigentes en las juntas de vecinos de sus poblaciones ferroviarias (Ortega, 2013; Ortega e Ibarra, 2021).

Por otra parte, la cercanía entre vivienda e industria configuró el ritmo de vida de los entornos urbanos de las maestranzas. En los barrios aledaños se percibía la hora de entrada, almuerzo y salida de los trabajadores tanto por el sonido del silbato como por la masiva circulación de hombres con viandas bajo el brazo y llegando en bicicleta a la MCSB (Ortega, 2013; Ortega e Ibarra, 2021). Las maestranzas, además de espacios laborales, fueron también lugares de grandes celebraciones. Muy recordados eran los 18 de septiembre en la MSCB y la Navidad en la MSE, donde se generaron nuevos vínculos entre familias ferroviarias. Por ejemplo, Ernesto Angulo, ferroviario del barrio San Eugenio de población El Mirador, se casó con la hija de un compañero maquinista, Gladys González, quien vivía en los Colectivos San Eugenio. Y los abuelos del matrimonio de Wilma Varela y Hugo Lizama, dirigentes de la ONG de Vecinos Barrio San Eugenio, también eran compañeros de trabajo en la MSE.

Durante el trabajo de campo en San Bernardo se observó que la transmisión de la memoria hacia las nuevas generaciones ha sido muy significativa. Diversas agrupaciones sociales y artísticas locales se han identificado con los ferroviarios y han desarrollado actividades inspiradas en ellos, como obras de teatro, tocatas, murales, entre otros. Por ejemplo, la agrupación Acción Recupera realizó en 2010 tocatas de rock en los Galpones de la Mae. Destacan también los murales que evocan la *Memoria Ferroviaria* de los maestrancinos de San Bernardo y la obra de teatro rock callejero *Los tiznados de la maestranza*, intervención teatral musicalizada en el espacio público, desarrollada en talleres gratuitos, articulados por el Centro de Desarrollo Social y Cultural Círculo Sur. Esta obra narra de manera creativa los principales sucesos de la historia maestrancina y, al mismo tiempo, es un homenaje a los trabajadores de Chile, a sus familias, y, particularmente, a los once ferroviarios ejecutados en 1973<sup>71</sup> (Figura 68).

---

<sup>71</sup> Libro de promoción *Los tiznados de la maestranza* (2011). Centro de Desarrollo Social y Cultural Círculo Sur.



Figura 68: Fotografía del montaje de la obra de teatro rock callejero *Los tiznados de la maestranza*, 2011.  
(Libro de promoción de *Los tiznados de la maestranza*)

### *Viajar*

El tramo de estudio se caracteriza por estar configurado por la infraestructura ferroviaria. Pero, más que la vía férrea, son las estaciones los espacios que generan desarrollo urbano, ya que proveen acceso al medio de transporte. Esta accesibilidad es comprendida como un valor patrimonial, el cual, especialmente en el caso de San Bernardo, se ha transmitido como un modo de vida que ha definido la forma de desplazamiento de los habitantes en relación con su escala metropolitana. A pesar de las diversas alternativas de transporte metropolitano, existe una cultura de viajar en tren que se ha transmitido desde sus orígenes, donde la estación de San Bernardo se establece como un hito de la memoria colectiva:

La gente iba a pasear a la estación a ver los trenes. En vez de ir a la Plaza de Armas, iban a la estación (...) La gente se paseaba para ver esas tremendas máquinas que eran un espectáculo, las que ahora están en la Quinta Normal<sup>72</sup>.

---

<sup>72</sup> Entrevista a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

Sobre los primeros viajes, a diferencia de lo que se podría pensar, las locomotoras no eran tan lentas:

La primera locomotora a vapor que corrió entre Santiago y San Bernardo se demoraba solo diez minutos (...) el Metrotrén también podría demorarse eso, pero no lo hacen por medidas de seguridad. Esa velocidad fue posible porque la rueda motriz era muy amplia, entonces con cada vuelta agarraba mayor velocidad<sup>73</sup>.

Durante el trabajo de campo en San Bernardo había tres estaciones de Metrotrén: estación San Bernardo, estación Maestranza y estación Nos, la cual fue demolida a pesar de que estaba definida como ICH en el PRC de San Bernardo (SEREX UC, 2006). En 2012 las frecuencias del Metrotrén eran solo cada una hora, y en la hora *peak* de la mañana (entre las 6-8 horas) y la tarde (entre las 18-19 horas) cada 15 y 30 minutos aproximadamente. Luego, con el proyecto Rancagua Express, se aumentó la frecuencia entre 10 a 15 minutos de forma regular en ambas vías (EFE, 2012b). La comunidad sambernardina tenía grandes expectativas sobre el Proyecto Rancagua Express, especialmente por la integración a la tarifa de Transantiago. De esta manera, San Bernardo se conectó de manera efectiva con la metrópolis, y el servicio funciona de manera fluida como lo hace Metro<sup>74</sup>.

Por otra parte, la obsolescencia funcional de la estación Lo Espejo ha traído consigo fenómenos que han menoscabado profundamente la autoestima colectiva y el paisaje del antiguo pueblo. El abandono y la falta de accesibilidad han generado marginalidad y problemas de seguridad en los espacios públicos:

---

<sup>73</sup> Entrevista a Guillermo Cruces Mendoza, 5 de noviembre de 2012.

<sup>74</sup> Una completa reformulación de los servicios de transporte público contempló el Plan Maestro de Transporte de Santiago. El plan respondió al anhelo de los vecinos de la zona sur: prolongar la Línea 2 desde La Cisterna hasta San Bernardo.

La estación está rodeada por un campamento, el campamento Luxemburgo (...) Y, no sé si tú sabías, pero había un violador en la ZT de Lo Espejo y se llevaba a las niñas justamente a la estación y la casona Ferrari. Esto es una evidencia clara del deterioro, de lo botadas que están las cosas<sup>75</sup>.

Sobre el entorno de la Estación Central los entrevistados hacen referencia a la estación Alameda como puerta de acceso a la ciudad<sup>76</sup>. Pero, entre los ferroviarios, quienes han vivido durante más años el proceso de construcción y destrucción del paisaje urbano, este punto de llegada y salida se extiende hacia norte. La vía troncal se proyectaba hacia avenida Matucana, pasando por debajo de la Alameda y por la maestraza Yungay hasta Estación Mapocho, última estación del tren popular. Este servicio tenía muchas detenciones y en la actual comuna de Lo Espejo había tres: estación Lo Espejo, y los paraderos Pedro León Ugalde y Lincoln:

Cuando Lo Espejo se empezó a llenar de población, nace “el popular”. Pasaban tres trenes: en la mañana, en la tarde y uno a mediodía. Andaban con ocho coches de segunda clase. Eran locomotoras tipo 32 o 30, italianas, y le decíamos “la Sofía Loren”. Los coches tenían capacidad para unos 127 pasajeros sentados, pero andaban como sardinas, porque era un muy buen medio de transporte: rápido y económico. Era de mucha utilidad pública para la comunidad espejina<sup>77</sup>.

---

<sup>75</sup> Entrevista a Fernanda Venegas, 31 de octubre de 2012.

<sup>76</sup> La valoración social de la Estación Central se analizó no en su contexto más inmediato, sino a partir de los otros núcleos patrimoniales ubicados hacia el sur. Se definió así porque su entorno más próximo posee una escala metropolitana y diversidad de usos importante, donde se superponen muchas otras identidades sociales (inmigrantes de diversos países, comerciantes formales e informales a pequeña y gran escala, la ciudadela de la Universidad de Santiago, una diversidad de cités que en algún momento fueron conventillos, la proyección del eje Matucana, etc.). Dada esta complejidad, analizar el patrimonio cultural propio del barrio Estación Central sería una tesis en sí misma. Por esta razón, se entiende este punto desde la referencia de los demás núcleos analizados.

<sup>77</sup> Entrevista a Nibaldo Ahumada, 15 de noviembre de 2012.

El tren obrero también es parte importante de la memoria colectiva de los ferroviarios. Se detenía en la actual estación PAC, entonces paradero Dávila Carson, y desde la población Fraternal Ferroviaria los ferroviarios también tomaban este tren:

Había un tren que salía desde Estación Mapocho hasta San Bernardo. El Tren Obrero, le llamaban. Era para la MCSB, pero nosotros lo tomábamos también. Se subía todo el mundo. Paraba en la carbonera y ahí se bajaba toda la gente que trabajaba en San Eugenio (...) FF.CC. se movía por el sacrificio de la gente. Los maquinistas que tenían que salir a los viajes llegaban de amanecida y tenían que salir inmediatamente al servicio, ir y volver (...). Por ese esfuerzo humano FF.CC. prestó muchos servicios, sobre todo en los ramales del sur. Pero toda esa gente quedó abandonada (...) <sup>78</sup>.

A pesar de lo precarias que eran las máquinas del servicio, son comprendidas como patrimonio en la memoria del viaje en tren a causa de la importante utilidad pública que entregaban a sectores socialmente marginados. Finalmente, más allá del tramo de estudio, la eliminación de los ramales hacia el sur también derivó en el abandono de muchos pueblos.

Esta obsolescencia ha definido un profundo sentimiento de pérdida en aquellos que vivieron la época del oro de FF.CC.:

La estación la cerraron en 1988 y nosotros íbamos a ver pasar el tren. Es algo súper nostálgico, sobre todo para los más viejitos, ir a ver cómo pasa el tren, que ya no se detiene. De hecho, el gran anhelo de la gente que vive en el pueblo de Lo Espejo es eso. Si tú les preguntas: “¿Para usted cuál sería la prioridad en este lugar?”. “Que el tren pare”. Eso es lo único que quieren, que el tren vuelva a parar <sup>79</sup>.

---

<sup>78</sup> Entrevista a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.

<sup>79</sup> Entrevista a Fernanda Venegas Adriaola, 31 de octubre de 2012.



Figura 69: Fernanda Venegas, licenciada en Historia. Nieta de trabajador de la maestranza de Lo Espejo. Vivió en el pueblo de Lo Espejo desde que nació hasta 2011. Es miembro de la Agrupación de Educación Patrimonial, que trabaja por el patrimonio del pueblo de Lo Espejo, y es vicepresidenta del Centro por el Desarrollo Arquitectónico Cultural del Pueblo de Lo Espejo.



Figura 70: José Manuel Aro, trabajador de la maestranza de Lo Espejo, vive en el pueblo de Lo Espejo desde 1963. Es coordinador del Centro por el Desarrollo Arquitectónico Cultural del Pueblo de Lo Espejo.



Era mucha gente que tomaba tren y lo veíamos todos los días. La estación en sí no era como otras que son tan arquitectónicas, tan bonitas. Pero nosotros la adoramos, ¡el pueblo adora la estación! Ojalá que las autoridades de EFE, que van a hacer la ampliación de las dos vías, nos tomen en cuenta. No para necesariamente hacer una estación, sino por lo menos un paradero<sup>80</sup>.



Figura 71: Guillermo Silva, ferroviario. Habitante del barrio San Vicente desde 1933. Trabajó como administrativo de transporte en FF.CC. del Estado en estación Alameda entre 1962 y 1995.

### *Habitar*

Los entrevistados manifestaron una peculiar manera de percibir y habitar sus barrios. La identidad de “obrero y ferroviario” está muy arraigada. De hecho, la motivación para formar las agrupaciones por la puesta en valor del patrimonio surgió por esta identidad común y por el gran cariño

---

<sup>80</sup> Entrevista a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

que existe por sus barrios, por su historia y por las huellas que sus antepasados han dejado:

San Vicente es el sector fundador ferroviario, no San Eugenio. Cuando FF.CC. estaba recién partiendo y los obreros ni siquiera tenían la capacidad de ser propietarios. Acá estaban los verdaderos obreros, ese trabajador de tercera categoría (...). Por intervención del Estado recién se convierten en propietarios por la década de 1950. O sea, ¡harto distante del tiempo de la construcción!<sup>81</sup>.



Figura 72: Wilma Varela y Hugo Lizama. Viven, y son nacidos y criados en el barrio San Eugenio, población El Mirador. Los abuelos de ambos eran ferroviarios.

El habitar romántico se percibe con gran fuerza entre los habitantes del barrio San Eugenio. Wilma Varela, presidenta de la ONG de Vecinos barrio San Eugenio y Hugo Lizama, vicepresidente de la misma organización,

---

<sup>81</sup> Entrevista a Fernando Díaz, 28 de diciembre de 2012.

ambos nacidos y criados en la población El Mirador, nietos de ferroviarios, son pareja y conformaron la ONG para autogestionar el patrimonio cultural de su barrio. Ambos consideran que su valor esencial está en los vínculos familiares y de amistad que se generaron desde los orígenes:

Este barrio era de puertas abiertas y todos nos conocemos por los apodos (...). A mi abuelo le decían “Juan Mojón”. Los mojoneros eran unos clavos chicos que se ponían en los rieles y como era bajito le decían así. Acá dicen “Ah, tú eres el nieto de tal persona” y todos nos ubicamos así. Yo amo mi barrio por toda la historia que encierra, por todo lo que dejaron mis ancestros acá (...) todas las historias se van cruzando en este lugar<sup>82</sup>.

Por otro lado, en San Bernardo existe un notorio dejo de nostalgia entre los habitantes más antiguos. El paisaje ha cambiado de manera significativa en muy poco tiempo y muchos de los referentes materiales del paisaje han sido destruidos o están en estado de deterioro por el paso del tiempo luego de su conurbación con Santiago:

Uf, era tranquilo, como una ciudad del sur. Se podía estar en la calle hasta las doce de la noche y no pasaba ninguna cosa, nada malo. Era maravilloso vivir en San Bernardo<sup>83</sup>.

Vivir junto a la vía férrea es percibido como un paisaje ambivalente. Por una parte, está la percepción romántica del ferrocarril, la cual hace referencia a la épica de la historia que estos espacios poseen, pero también tiene una connotación de marginalidad. Por otro lado, para los sambernardinos que viven al poniente cruzar la vía férrea es una actividad habitual. La vía férrea atraviesa por la mitad del territorio comunal y, dado que este sector siempre fue zona urbana, siempre estuvo cercada, a diferencia del sector entre

---

<sup>82</sup> Entrevista a Hugo Lizama, 16 de noviembre de 2012.

<sup>83</sup> Entrevista a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

Lo Espejo y PAC. Mientras cruzaba la vía férrea, el habitante se tomaba su tiempo para escuchar y mirar si venía el tren. Por otra parte, los más jóvenes, motivados por el patrimonio ferroviario, han percibido en este modo de habitar una inspiración artística:

Me gusta dibujar las estaciones, cruzar caminado los puentes ferroviarios, andar metido en la línea. Cuando partí dibujando me vine como cinco fines de semana a dibujar la estación. Ahí conocí a harta gente que se paraba al lado mío a ver lo que estaba haciendo<sup>84</sup>.

Los entrevistados recuerdan también su niñez en torno a la vía férrea a través de diversas costumbres y juegos típicos:

Salíamos a pasear con mi hermana y mi papá y poníamos las moneditas en el riel. Pasaba el tren y después íbamos a buscarlas a ver cómo quedaban aplastadas ¡era emocionante! (...)Y lo más entretenido es que no éramos los únicos jugando en la línea<sup>85</sup>.

En todo el tramo de estudio se percibe una marginalidad sobre los espacios públicos en torno al ferrocarril. Microbasurales, animitas<sup>86</sup> y casuchas construidas con materiales residuales por personas en situación de calle son elementos comunes del paisaje ferroviario. Este borde, “territorio de nadie”, en realidad es propiedad de EFE y corresponde al espacio mínimo que debe tener por norma la faja vía. Este paisaje urbano marginal se manifiesta de forma más notoria entre Lo Espejo y PAC. La ciudad construida no fue planificada a una distancia suficiente, como sí ocurrió con el

---

<sup>84</sup> Entrevista a Dino Rojas, 21 de noviembre de 2012.

<sup>85</sup> Entrevista a Fernanda Venegas, 31 de octubre de 2012.

<sup>86</sup> Una de las más notorias se ubica junto a la exestación Lo Espejo. Posee un camino dirigido con piedras, techumbre y bancas para la permanencia. Esta animita fue construida para un joven que fue atropellado por el tren. Un tío de él cuenta que se enamoró de una mujer que no le correspondía, se metió en la droga y de “volado” se durmió en la línea del tren.

entorno de Estación Central, San Eugenio y San Bernardo, por lo que ciertas poblaciones se encuentran adjuntas a la vía férrea, las cuales reciben directamente las externalidades negativas de la infraestructura<sup>87</sup>.

Sobre la identidad del habitar en la población Fraternal Ferroviaria también existe una ambivalencia. Por una parte, sus habitantes reconocen que su población posee mucha historia, pero no la conciben bajo el concepto de patrimonio. Esto se debe a que este conjunto no tiene una imagen uniforme o pintoresca, y a que se encuentra entre antiguas tomas de terreno y operaciones sitio. Además, antes de que se construyera la población, muchos ferroviarios vendieron sus lotes por la connotación marginal del sector. A pesar de esto, aquellos que llegaron lograron construir una comunidad barrial. Formaron agrupaciones deportivas, como el equipo de fútbol y rayuela en la actual junta de vecinos, actividades que permanecen e integran a los demás habitantes de la población. Consideran además que es un buen barrio y que viven cómodamente por la amplitud de sus terrenos:

Tú recién preguntabas si vivíamos bien aquí. De hecho, yo tengo una casa en otra parte y no me iría. Es buen barrio. Estoy feliz aquí<sup>88</sup>.

Yo tenía un amigo que era maquinista, se llamaba Juan también, y me dijo: “Tocayo, ojalá que elija ahí mismo donde vivo yo. Yo vivo en la calle Apos-tadero en la manzana B”. Y ahí todos los sitios tenían un número. A mí me tocó el sitio 24 (...) De ahí fuimos con el encargado de la Cooperativa y pusimos cuatro estacas, al ancho y largo del sitio. Empezamos al tiro a trabajar. Había así un “yuyo”, de un metro. Eso fue lo primero que

---

<sup>87</sup> Habitantes de Lo Espejo se agruparon en el Frente Amplio por la Defensa de Lo Espejo, en contra del proyecto Rancagua Express, dado que su entorno urbano recibe fuertemente sus externalidades negativas, como la vibración y el ruido, asunto que se agudizará con la ampliación de la vía y el aumento de la frecuencia de trenes. Por esta razón, en 2012 el alcalde de lo Espejo indicó que “el tren es un mal vecino para nosotros”. Ver Reporteros Noticias Canal 13. Mi vecino el tren, 13 de diciembre 2012. Recuperado de [www.13.cl](http://www.13.cl)

<sup>88</sup> Entrevista a Juanita Plaza, 12 de noviembre de 2012.

tuvimos que hacer, despejarlo y ahí empezamos a levantar el “rancho” (...). El día domingo los viejos parecían Caupolicanes con los palos arriba del hombro, pa dentro, pa un lao y pal otro. Fue como una fiesta construir nuestras casas<sup>89</sup>.



Figura 73: Juan Torres Sanmartín, ferroviario. Trabajó en FF.CC. del Estado desde 1954 hasta 1992 en el Servicio de Señalización y Comunicaciones. Habitante de la población Fraternal Ferroviaria desde 1960, miembro de su Junta de Vecinos.

Es relevante que, a pesar de las diferencias entre los espacios locales y los modos de vida de los habitantes del tramo de estudio, existe una expectativa común con respecto al habitar: mejorar su calidad de vida a través del rediseño de los espacios públicos subutilizados en torno a la infraestructura ferroviaria. Si bien existen grandes áreas disponibles, están en su mayoría abandonadas y deterioradas, lo que refleja un paisaje urbano marginal que no manifiesta físicamente el valioso patrimonio histórico que significa para sus habitantes.

---

<sup>89</sup> Entrevista a Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.

A partir de este diagnóstico, surge la necesidad de concluir esta investigación con proyecciones para estos espacios, con la idea de generar integración en el paisaje y potenciar nuevos usos que aprovechen la infraestructura de transporte en vínculo con el patrimonio ferroviario.









## CAPÍTULO IV

### EL PAISAJE URBANO HISTÓRICO FERROVIARIO COMO DETONADOR DE DESARROLLO SOSTENIBLE

“Hoy día el territorio ha dejado de ser visto como un espacio en blanco sobre el cual se proyectan intervenciones de desarrollo, para dar paso a una percepción en la cual las áreas geográficas deben ser analizadas desde múltiples capas de información que se han superpuesto en el tiempo y que lo han cualificado”. (Beltrán-Beltrán, 2011, p. 6)

El carácter del PUH ferroviario que surgió en la “primavera” de FF.CC. junto con la modernización de la sociedad y la tecnología durante la primera mitad del siglo xx, se ha reconfigurado radicalmente desde el declive de la industria ferroviaria, el desmantelamiento de las maestranzas y el cierre de ciertas estaciones. Estas transformaciones se manifiestan en el tramo de estudio como profundas marcas socioterritoriales que han producido nuevas formas de habitar y concebir el paisaje. Inmerso en la periferia metropolitana sur de la capital, el tramo de estudio se caracteriza hoy por ser un paisaje postindustrial que define un intersticio fronterizo donde existen valiosas reliquias de la modernidad entre la densidad del tejido urbano marginal (Álvarez, 2007; Peimbert, 2010).

Ante el detrimento del sistema ferroviario y el declive de la economía basada en las industrias manufactureras a fines del xx, el PUH del tramo de estudio ha sufrido un proceso de degradación continua. En primer lugar, por el desmantelamiento de valiosos inmuebles en las maestranzas y estaciones como consecuencia de la falta de estrategias de usos complementarios para los servicios obsoletos. Esto ha generado una dispersión de la imagen del paisaje conjunto de aquellos complejos que se habían consolidado durante la primera mitad del siglo xx. En segundo lugar, la degradación del paisaje se agudiza aún más a causa de las externalidades negativas que la propia infraestructura de transporte del ferrocarril ocasiona en el territorio y del poco aprovechamiento de estos espacios por parte de EFE.

La infraestructura del ferrocarril ha configurado, y sigue reconfigurando, el PUH entre Estación Central y San Bernardo tanto desde el punto de vista formal y funcional como contextual, incluyendo los modos de vida de sus habitantes. En su evolución e involución, en Chile el FF.CC. se ha transformado en protagonista del desarrollo y culturización del paisaje, de modo que sus atributos, aunque reducidos y escasamente valorados, conservan en la actualidad un enorme potencial: plantean el desafío de reimpulsar y sostener nuevos modelos de planificación territorial y de desarrollo local (Etchevarren, Primucci y Romay, 2012; Ferrari, 2012).

A pesar de que no es posible afirmar que existe un paisaje cultural continuo en todo el tramo, toda vez que sí hay huellas de antiguos complejos de patrimonio ferroviario es posible revalorizarlos si son comprendidos desde una visión territorial conjunta. Este PUH surgió principalmente en aquellos sectores beneficiados por la “época de oro” de FF.CC., por aquellos que trabajaron en las maestranzas y por quienes son o fueron servidos por las estaciones, lugares significativos que tienen potenciales nuevos usos complementarios al medio de transporte suburbano.

La historia de FF.CC. en Chile ha puesto poca atención a los efectos que la infraestructura ferroviaria ha generado en las ciudades, lo que ha llevado, por un lado, a una escasa valoración sobre el papel estratégico y necesario del ferrocarril en el desarrollo urbano, y, por otro, a la poca eficiencia en la concreción de las tareas de protección, conservación y puesta en valor del patrimonio ferroviario. Disperso en el territorio y en nuestro conocimiento, el patrimonio ferroviario es hoy un claro ejemplo de indefinición a la hora de afrontar tareas de gestión, como también es insuficiente su inclusión en los planes de desarrollo urbano y territorial. Esto se debe principalmente a que la infraestructura de transporte es por excelencia “la industria de las externalidades”, definidas como los costos o beneficios derivados de una actividad económica, “pero que no reciben compensación cuando son negativas, ni requieren pago cuando son positivas”. Estas externalidades condicionan fuertemente el estado actual y las proyecciones de los espacios del patrimonio ferroviario. Además, la complejidad terminológica y la singularidad técnica asociada a la gestión y explotación del transporte ferroviario permite explicar, aunque no justificar, la falta de concreción

en la gestión del patrimonio ferroviario. Por eso, “antes de iniciar la elaboración de inventarios parciales o de proyectos de intervención poco fundamentados, es necesaria la construcción de una precisión terminológica para fijar contenidos y objetivos” (Cuéllar, 2011, p. 11).

En este contexto surge el debate entre el negocio privado y el interés público para conseguir una gestión óptima de las infraestructuras, los servicios de transporte ferroviario y la integración de los espacios urbanos aledaños a este desarrollo. Se considera inevitable que las presiones urbanas, o, mejor dicho, la especulación proveniente de ámbitos públicos y privados sobre el valor del suelo, condicione el destino de sectores donde se encuentran elementos patrimoniales. En realidad, este es solo uno de los factores. La razón más importante de la débil gestión y puesta en valor integral del patrimonio ferroviario es que no goza del reconocimiento institucional suficiente, por lo cual menos aún se ha definido un método y un enfoque para gestionar el PUH ferroviario de forma integrada. Asimismo, más allá del romanticismo que trae consigo la planificación basada en el patrimonio, es necesario tener en cuenta que la herencia más evidente del paisaje urbano del Ferrocarril del Sur entre Estación Central y San Bernardo son las externalidades negativas asociadas a la infraestructura de transporte: la producción de espacios marginales, ruido y vibración del suelo por el paso del tren, elementos notorios del paisaje, lo que acarrea también problemas de gestión y puesta en valor del patrimonio ferroviario.

Por otra parte, a partir del análisis de la expansión urbana en torno al Ferrocarril del Sur surge un notable descubrimiento: el Área Metropolitana de Santiago no fue planificada según las preexistentes infraestructuras de FF.CC. Durante la etapa madura del “Estado planificador”, en Santiago (1950-1979) se propuso una metrópolis con un proyecto de microrregión donde se definieron subcentros, entre los cuales estaba San Bernardo. Pero el Plano Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) de 1960 evidencia claramente que la infraestructura del Ferrocarril del Sur no se consideró un eje importante de conectividad y desarrollo urbano. Destaca por sobre él las proyecciones del nuevo anillo de circunvalación Américo Vespucio y otras autopistas urbanas como la Ruta 5 Sur, actual Autopista Central, que cruza sobre el tramo de estudio en el sector de la exmaestranza Lo Chena. Esta

forma de planificación, que además proyectó luego las futuras líneas de FF.CC. subterráneos del metro, generó una fragmentación y segregación urbana en los sectores intersticiales del tramo de estudio, especialmente aquellos ubicados en las actuales comunas de PAC y Lo Espejo. Luego, el paisaje urbano periférico del tramo se consolidó con el modelo de “no-planificación” para Santiago desde 1979. El advenimiento de la política neoliberal radical en la ciudad promovió el uso del automóvil, los proyectos privados de vivienda y centros comerciales concentrados para el abastecimiento, todo lo cual acentuó aún más la desintegración de todo el sector sur del área metropolitana de Santiago (Pavez, 2011).

En el tramo de estudio se evidencia que la valoración del patrimonio ferroviario y los procesos de patrimonialización han surgido en los contextos locales. Sin embargo, estas comunidades comprenden que el patrimonio ferroviario abarca una extensión territorial mayor y que merece un mayor reconocimiento. En las entrevistas fue posible dilucidar que los rieles unieron y siguen uniendo las motivaciones y expectativas de estas comunidades, a pesar de estar distanciadas. Es interesante destacar que todas las agrupaciones que trabajan por la puesta en valor del patrimonio ferroviario consideran dentro de sus objetivos la rehabilitación o restauración física y funcional de los espacios públicos vinculados a FF.CC. a través de proyectos de infraestructura cultural abiertos a la comunidad. Las agrupaciones tienen clara conciencia del gran aporte de FF.CC. y del trabajo de los ferroviarios en el desarrollo del país, por lo que buscan que se les retribuya todo su esfuerzo a través de inversión urbana en sus entornos patrimoniales, con los mismos criterios y estándares con que se intervienen otros patrimonios más reconocidos.

De esta forma, para concluir la historia urbana del Ferrocarril del Sur entre Estación Central y San Bernardo se proponen lineamientos de gestión integrada para el PUH ferroviario entre Estación Central y San Bernardo. Estos lineamientos son consistentes con el marco teórico y los resultados del trabajo de campo. Las propuestas se basan en análisis del PUH en torno al tramo de estudio desde una política pública para la puesta en valor del patrimonio ferroviario, incluyendo herramientas de participación ciudadana, de conocimiento y de planificación, y la integración

de sistemas normativos. Siguiendo el enfoque de PUH, a partir del estudio exhaustivo y la cartografía del patrimonio ferroviario las propuestas integran los valores patrimoniales reconocidos y su vulnerabilidad, priorizando acciones de conservación para el desarrollo sostenible y tomando en cuenta las tradiciones y percepciones de las comunidades locales, junto con instancias públicas y privadas de colaboración (UNESCO, 2011). De esta manera, las propuestas se basan en los siguientes aspectos:

- En las proyecciones de la institucionalidad de la EFE y su relación con el transporte de pasajeros.
- En los planes de desarrollo local de cada municipio y en relación con la escala metropolitana.
- En las expectativas de las comunidades locales que buscan poner en valor el patrimonio ferroviario, con las cuales se trabajó en conjunto en todo el desarrollo de esta investigación.

#### LINEAMIENTO 1. HACIA UNA POLÍTICA PARA LA PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

Se propone establecer una política pública para la puesta en valor del patrimonio ferroviario en el tramo de estudio, entre Estación Central y San Bernardo, integrando el patrimonio material e inmaterial a través de un plan intercomunal que potencie como eje de desarrollo urbano la histórica infraestructura de conectividad de FF.CC. Para ello deben contemplarse proyectos urbanos y lineamientos de gestión patrimonial para la sostenibilidad del PUH ferroviario, incluyendo a distintos actores estatales, privados y de la sociedad civil, a fin de desarrollar nuevos usos vinculados a los potenciales usos sociales, generando así turismo cultural y otros servicios funcionales en las escalas locales y metropolitana.

Se propone a EFE modificar su visión y orgánica institucional, de manera que comprenda el patrimonio ferroviario no como un mero activo económico para deshacerse a través de la venta, sino como un valor en sí mismo, con capacidad de generar nuevas inversiones y desarrollo urbano. Durante el trabajo de campo se observó que la Inmobiliaria Nueva Vía S. A. (INVIA),

empresa que administra y comercializa los bienes muebles e inmuebles y terrenos de EFE, jugaba un rol primordial en este nuevo contexto. Sin embargo, fue disuelta en 2019 e incorporada dentro de la empresa matriz de EFE. Es esencial que la gestión inmobiliaria de EFE comprenda de forma integrada la infraestructura de conectividad con los contextos locales y el patrimonio ferroviario, de modo que potencie estos espacios y genere nuevos diseños urbanos que pongan en valor la accesibilidad al medio de transporte.

Es necesario que el Plan Maestro de Transporte Santiago 2025 (PMTS 2025) se replantee como un “proyecto amigable, nuevo y en conjunto”<sup>90</sup> con las comunidades locales. El proyecto Rancagua Express se ejecutó solo considerando la infraestructura y material rodante, pero no comprendió de manera efectiva las demandas de las comunidades del tramo de estudio, de modo que no integró a todas las antiguas estaciones y paraderos del tren popular, las cuales aportaron accesibilidad metropolitana y significación cultural a lugares que hoy tienen una débil conectividad a través del transporte público. Estas detenciones debieran diseñarse como subcentros intermodales del transporte metropolitano sur, e incorporar buses con recorridos hacia los alrededores<sup>91</sup> y los cruces de vía férrea debieran estar diseñados para mejorar la calidad de vida de los habitantes del entorno.

Es necesario que EFE recupere su patrimonio ferroviario y más aún sus MH. Por ejemplo, el MH de la estación de San Bernardo se encuentra clausurado desde el terremoto del año 2010. Este inmueble posee un tremendo potencial de uso por su ubicación. El caso del MH de la estación de San Francisco de Mostazal es un referente para este caso, dado

---

<sup>90</sup> Catalina Huerta (2012). Mi vecino el tren. Frente Amplio de Defensa Ciudadano de Lo Espejo. Reporteros Teletrece.

<sup>91</sup> En el reportaje “Mi vecino el tren”, José Fernando Aguirre, gerente general del proyecto Rancagua Express, indicó que los vecinos “no van a tener interacción con el ferrocarril”. Es decir, el proyecto está planteado desde su origen de forma desintegrada con el entorno. Además, en el mismo reportaje el proyecto no mostraba la urbanización del entorno. Sobre las externalidades negativas del ferrocarril, Aguirre dice que “lamentablemente la magia no existe”, siendo que el mismo profesor Óscar Figueroa del IEUT indica que sí sería posible hundir la vía férrea en trinchera. Sería una inversión importante, pero es necesaria, por lo menos en ciertas partes, considerando la separación del transporte de carga y pasajeros. Estas cuestiones de operación podrían manejarse si hubiera voluntad política para generar un mayor beneficio social.



que es tipológicamente muy similar al de San Bernardo y fue recuperado luego del terremoto de 2010 por iniciativa de la Municipalidad de San Francisco de Mostazal a través de un proyecto de espacio público y centro cultural. Sin embargo, es importante que EFE no delegue la responsabilidad de la puesta en valor solo a los municipios, sino que realice proyectos de recuperación de manera conjunta, integrando también a las comunidades locales.

#### LINEAMIENTO 2. POTENCIAR EN LAS ESCALAS LOCALES LOS ESPACIOS QUE ARTICULAN LAS ANTIGUAS MAESTRANZAS DE FF.CC.

En torno a la MCSB y MSE se configuraron complejos patrimoniales extensos y consolidados. Sin embargo, dada su obsolescencia funcional, se encuentran desvinculados de las nuevas y constantes dinámicas metropolitanas. Por lo tanto, es necesario proponer planes maestros de regeneración urbana, articulados con los PRC, que comprendan tanto el patrimonio histórico y cultural de estos espacios como el potencial de nuevos usos locales y metropolitanos.

Al momento de realizar el trabajo de campo, para la MSE existía un proyecto articulador desarrollado por Marco Sandoval, coordinador del Museo Ferroviario de Santiago y miembro del Instituto Ferroviario Museo Ferroviario Maestranza de San Eugenio. El patrimonio ferroviario mueble de los carros y locomotoras cuenta con grandes ventajas por sobre los inmuebles por su movilidad, simbolismo y reconocimiento por parte de un sector más amplio de la sociedad. Las formas de conservación del material móvil más recurrentes en el mundo se concretan en exposiciones permanentes de museos del transporte e intervenciones para recuperar su operatividad. En este contexto, los museos ferroviarios “vivos” se han transformado en instituciones culturales necesarias, eficaces y reconocidas por las sociedades. Una locomotora de vapor es fácil de interpretar, lo que hace muy factible su transformación en museo (Cuéllar, 2011). Para que este proyecto sea viable es necesario vincularlo a las nuevas estaciones propuestas por la nueva Línea 6 del metro y el Metrotrén, las cuales conformarían un espacio intermodal al sur poniente de la MSE. Cabe destacar que hacia el borde norte de la MSE se desarrolló un conjunto de viviendas

Maestranza Ukamau, el cual ha sido destacado como Mejor Proyecto de Integración social 2021. Asimismo, en 2020 se comenzó a desarrollar el “Plan Seccional Zona Remodelación Sector Maestranza San Eugenio 2, comuna de Estación Central”, en el sector donde se ubicaba el exestadio San Eugenio.

Como se mencionó en el Capítulo 3, en 2019 se aprobó el Proyecto Boulevard Maestranza San Bernardo, el cual considera la restauración y rehabilitación de los MH Armaduría, Calderería, Herrería y Tornamesa. El proyecto es fundamentalmente un centro comercial que no ha integrado las expectativas de la comunidad local de San Bernardo. De esta manera, se propone que el Centro de Interpretación Patrimonial y Cultural Permanente en el Taller de Herrería considere la administración conjunta con las agrupaciones que han luchado por poner en valor el patrimonio ferroviario de San Bernardo. Es decir, integrar al Comité de Defensa de la MCSB, a las organizaciones vinculadas al Gimnasio Ferroviario y a las juntas de vecinos de las poblaciones ferroviarias de San Bernardo. De esta manera el proyecto será realmente sostenible, ya que integrará la memoria y los anhelos de las comunidades que se sienten identificadas con el patrimonio ferroviario.

### LINEAMIENTO 3. GESTIONAR EL PATRIMONIO FERROVIARIO A TRAVÉS DE SU DIFUSIÓN Y REINTERPRETACIÓN

Además de los proyectos para las antiguas maestranzas, es importante elaborar un plan de gestión que potencie la difusión y el desarrollo turístico del PUH ferroviario del tramo de estudio. Este reconocimiento debiera realizarse de manera conjunta con las comunidades locales que han luchado por la puesta en valor del patrimonio ferroviario, incluyendo a los extrabajadores ferroviarios y sus familias, y desarrollando estrategias para un reconocimiento más amplio de sus valores patrimoniales considerando un sector más amplio de la sociedad. Las comunidades locales que buscan poner el valor del patrimonio ferroviario han realizado rutas patrimoniales y otras actividades para promover el turismo cultural del ferrocarril. Estas iniciativas deben ser apoyadas por las autoridades tanto locales como del poder central de manera permanente. Para este lineamiento cabe destacar el caso de Ballarat en Australia, el cual tiene una página web que

muestra la estratificación histórica del PUIH como una línea de tiempo, junto con información diferenciada para habitantes, turistas, gestores e investigadores (HUL Ballarat, 2021). En este sentido, debe desarrollarse una gestión patrimonial para darle sostenibilidad a la puesta en valor hacia el largo plazo.

Asimismo, es importante considerar la integración social de los nuevos habitantes del entorno que desconocen el valor del patrimonio ferroviario. En ciertos sectores, especialmente entre Lo Espejo y PAC, el patrimonio ferroviario se encuentra rodeado de presiones urbanas de compleja índole. Estos sectores necesitan intervenciones “con pinzas” e integrarse a planes de desarrollo que les den sentido en una mayor escala. De esta manera, es necesario comprender la relación entre patrimonio y desarrollo urbano de manera dinámica, considerando valoraciones encontradas, más aún en sectores que poseen déficits en espacios públicos e infraestructura cultural como en el tramo de estudio. En todos los casos es necesario integrar una diversidad de actores interesados y que las comunidades anfitrionas se involucren en la planificación de la gestión del patrimonio ferroviario. Esta gestión debe ser capaz de promover el bienestar económico, social y cultural de las comunidades locales, y de contribuir a erradicar la pobreza y la marginalidad.

En virtud de lo expuesto, esta investigación propone que los rieles no dejen de unir a las comunidades en su PUIH ferroviario. *Rieles que unen* significa un nuevo diálogo integrado entre el ferrocarril y el paisaje. Comprendiendo y redimensionalizando el territorio a través de su trazado es posible contribuir a la reconfiguración y el desarrollo sostenible de los contextos a partir del concepto integrador de PUIH ferroviario: en su valoración está la capacidad dinamizadora del paisaje, y en su comprensión integrada su potencial para generar nuevos lugares significativos en la ciudad.



## AGRADECIMIENTOS

A mis fuentes orales, habitantes representativos del PUIH ferroviario entre Estación Central y San Bernardo, a quienes encontré tras una ardua búsqueda por el territorio. En nuestros encuentros identifiqué a las personas precisas, quienes tenían vínculos a pesar de la distancia y el tiempo. Entre ellos, antiguos ferroviarios, trabajadores de EFE, miembros de agrupaciones que luchan por el patrimonio ferroviario, dirigentes locales y otros investigadores de la historia de FF.CC. Sin su testimonio esta investigación no hubiese sido posible. Todos ellos fueron un libro abierto. Me entregaron información más contundente de la que esperaba y aprendí cosas que me van a servir para la vida. Espero haber sido fiel a sus retrospectivas y proyecciones. Este libro es de ustedes.

A mis seres amados. Gracias a mis abuelos maternos, Tito y Lucy, quienes tienen una mención especial por ser una fuente de historia oral primordial. Me acompañaron en la tarea de (re)conocer mi ciudad desde ese paisaje anterior y me ayudaron a comprender las transformaciones de San Eugenio y San Bernardo. A mis papás, José Miguel y Astrid, por su apoyo incondicional y permanente. Desde el desayuno a la cena aportaron con conceptos, propuestas y apoyo logístico en este trabajo. A mi hermana Yayo, por escucharme y apoyarme cuando no había nadie más. A mis abuelas paternas, Elba y María Inés, por su cariño y presencia, y a Iris, por su luz. A mi padrino, mi tío Freddy, por la energía enviada a través de los sueños. Gracias, familia, por los lindos momentos compartidos y por ser cobijo en mis pesares, desde este y el otro plano. Gracias a Benjamín, mi compañero. Juntos descubrimos y jugamos en los maravillosos parques ferroviarios de la maestranza San Eugenio y Lo Chena, y nos reencontrarnos luego en otras derivas. Y gracias a mi hija Josefina, quien nació mientras hacía la última edición de este libro.



## ABREVIATURAS

BESALCO	Bezanilla y Salinas Constructores S.A.
CIDU UC	Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano y Regional de la Pontificia Universidad Católica de Chile
CMN	Consejo de Monumentos Nacionales
CONICYT	Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica
CORMECH	Corporación Memorial Cerro Chena
CORFO	Corporación de Fomento de la Producción
CORVI	Corporación de la Vivienda
DIBSA	Desarrollo Inmobiliario de San Bernardo S.A.
DFL	Decreto con Fuerza de Ley
EFE	Empresa de Ferrocarriles del Estado
FF.CC.	Ferrocarriles
FEPASA	Ferrocarril del Pacífico S.A.(FEPASA)
ICH	Inmueble de Conservación Histórica
IEUT UC	Instituto de Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile
INVIA	Inmobiliaria Nueva Vía S.A.
IPT	Instrumento de Planificación Territorial
MCSB	Maestranza Central de San Bernardo
MERSAN	Mercado Mayorista de Santiago S.A.
MH	Monumento Histórico
MINVU	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
MSE	Maestranza San Eugenio
PAC	Pedro Aguirre Cerda
PMTS 2025	Plan Maestro de Transporte Santiago 2025
PUH	Paisaje Urbano Histórico
PRC	Plan Regulador Comunal
PRIS	Plano Regulador Intercomunal de Santiago
SERVIU	Servicio de Vivienda y Urbanización
SIG	Sistema de Información Geográfica
TMSA	Trenes Metropolitanos S.A.
RM	Región Metropolitana

UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
WHITR-AP	Instituto de Formación e Investigación del Patrimonio Mundial para Asia y el Pacífico
ZCH	Zona de Conservación Histórica
ZT	Zona Típica



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acta de Acuerdo Conjunto Habitacional Barrio Oriente Maestranza de San Bernardo* (25 de septiembre de 1996). Archivo Histórico de San Bernardo, Subfondo SECPLA. Expediente N° 35.
- Alliende, María Piedad (1993). *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM), Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Alonso, José (2005). *Introducción a la historia de la arquitectura moderna: de los orígenes al siglo XXI*. Barcelona: Reverté.
- Álvarez, Covadonga (2003). *Vivir a orillas de las vías del ferrocarril. Viviendas sociales de ferroviarios en Oviedo, 1939-1975*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Congreso de Historia Ferroviaria. Recuperado de [www.docutren.com](http://www.docutren.com)
- Álvarez, Miguel Ángel (2007). *Arqueología industrial, el pasado por venir*. Gijón: INCUNA, Centro de Iniciativas Culturales.
- Araneda, Yerko, Araos, Francisco, Coles, Karen, Rovano, Felipe, Silva, Carlos y Vargas, Emilio (2010). *Los rieles del tiempo: patrimonio ferroviario de la Provincia de Quillota*. Santiago: Gobierno de Chile, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Fondart.
- Arcadis (2019). Proyecto Boulevard Maestranza San Bernardo fue aprobado para su ejecución. Recuperado de [www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)
- Arriagada, Rodolfo (2011). *Los atributos patrimoniales del barrio obrero Santiago surponiente como catalizadores en sus procesos de reconversión postindustrial* (tesis para optar al título de arquitecto y magíster en Desarrollo Urbano). Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Augé, Marc (1993). *Los no lugares, espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Reverté.
- Aylwin, Andrés (2003). *Simplemente lo que vi (1973-1990): y los imperativos que surgen del dolor*. Santiago: Lom.
- Aylwin, Patricio (1990). *Discurso del presidente de la República Patricio Aylwin Azocar en el inicio de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional*. Recuperado de [www.archivochile.com](http://www.archivochile.com)
- Bandarin, Francesco, y van Oers, Ron (2012). *Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*. Reino Unido: Wiley.

- Barrientos, Marco; Edwards, D. e Ibarra, Macarena (2010). *Propuesta metodológica para delimitación de zonas rurales y urbanas protegidas por el Estado*. Presentada en clase “Patrimonio, Ciudad y Sociedad”, séptima sesión “El problema de los límites en las Zonas Típicas”. Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.
- Basaez, Patricio, y Amadori, Ana María (1995). *Estación Central/Estación Mapocho: Construcciones ferroviarias en Santiago*. Santiago: Antártica.
- BCN (2011). Historia de la Ley 20.581 Día Nacional del Trabajador Ferroviario. Recuperado de <https://obtienearchivo.bcn.cl>
- Becerra, Abril (29 de marzo de 2021). Organizaciones exigen frenar tramitación del proyecto de ley de patrimonio: “No cumple con los estándares mínimos”. Radio Universidad de Chile. Recuperado de <https://radio.uchile.cl>
- Beltrán-Beltrán, Lina (2011). Las antiguas redes ferroviarias y su recuperación para impulsar el desarrollo regional (editorial). *Apuntes*, 24(1), 6-7.
- Besoain, Raúl (1995). *Historia de la ciudad de San Bernardo*. Material didáctico para la educación chilena, Ministerio de Educación. Santiago: Imprenta Carán.
- Bezanilla, Paulo (1999). *Proyecto Maestranza de San Bernardo*. Seminario internacional. Mecanismos para hacer ciudad. MINVU, Dirección de Proyectos Urbanos.
- Buckley, Kristal, Cooke, Steven, y Fayad, Susan (2016). Using the Historic Urban Landscape to re-imagine Ballarat: the local context. En S. L. a. W. Logan (ed.). *Urban Heritage, Development and Sustainability. International Frameworks, National and Local Governance* (pp. 93-113). Londres y Nueva York: Routledge, Taylor and Francis Group.
- Bustos, Roberto (2004). Patrimonialización de valores territoriales. Turismo, sistemas productivos y desarrollo local. *Aportes y Transferencias*, 8(2), 11-24.
- Cabeza, Ángel (2010). Entrevista realizada por Luis Rojas y Félix Reigada al arqueólogo y miembro activo de ICOMOS Chile y vicepresidente para las Américas del Comité Científico Internacional de Patrimonio Inmaterial de ICOMOS. Recuperado de <http://vimeo.com/9606296>
- Cáceres, Gonzalo, y Lin, Tai (2012). *Un subcentro con muchos barrios: cinco preguntas y algunas certezas sobre Estación Central*. Presentación en charla organizada por Cultura Mapocho, Biblioteca Nacional. Santiago.
- Choay, Françoise (1993). *Alegoría del patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Cicchini, Ana María, y Escobar, Hugo (2005). El paisaje urbano como patrimonio cultural. En Inés Moisset y Omar Paris. *Hipótesis de paisaje 3-4 actas* (pp. 132-140). Córdoba: I+P.

- Cornejo, Marcela, Mendoza, Francisca, y Rojas, Rodrigo (2008). La investigación con relatos de vida: pistas y opciones del diseño metodológico. *Psykhé*, 17(1), 29-39. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-22282008000100004>
- Correa, Sofía, Figueroa, Consuelo, Jocelyn-Holt Letelier, Alfredo, Rolle, Claudio, Vicuña, Manuel, *et al.* (2001). *Historia del siglo XX chileno. Balance paradójal*. Santiago: Sudamericana.
- Cosgrove, Denis E. (1984). *Social Formation and Symbolic Landscape*. Londres: Croom Helm.
- Declaratoria de Monumento Histórico Conjunto de Edificios Estación Central de Ferrocarriles de Santiago (1983). Decreto Supremo N° 614, 29 de junio de 1983. Recuperado de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)
- Declaratoria Monumento Histórico Edificios de la Maestranza San Bernardo (2010). Decreto Exento N° 46, 19 de enero de 2010. Recuperado de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)
- Declaratoria Monumento Histórico Estación de Ferrocarriles de San Bernardo (1981). Decreto Supremo N° 6006, 17 de septiembre de 1981. Recuperado de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)
- Declaratoria Monumento Histórico Subcategoría Mueble a Carro BC-8036, Coche I-311, Coche I-355, Coche II-732, ubicadas en Maestranza Chena (1998). Decreto Exento N° 768, 20 de julio de 1998. Recuperado de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)
- Declaratoria Monumento Histórico Subcategoría Mueble Nueve piezas ferroviarias ubicadas en la Maestranza San Eugenio (2009). Decreto N° 290, 25 de marzo de 2009. Recuperado de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)
- Declaratoria de Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico al Cuartel N° II de la Sección de Inteligencia de la Escuela de Infantería de San Bernardo (Casas Viejas de Chena) (28 de febrero de 2018). Decreto N° 98. Recuperado de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)
- Declaratoria Zona Típica Maestranza de Ferrocarriles San Eugenio y Monumento Histórico Dos Casas de Máquinas, Dos Tornamesas, Taller, Bodega Sur, Chimenea Industrial y la Bodega Norte de la Maestranza de San Eugenio, Estación Central (2007). Decreto Exento N° 2050, 23 de octubre de 2007. Recuperado de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)
- Declaratoria Zona Típica Sector Pueblo de Lo Espejo (2002). Decreto Exento N° 24. Recuperado de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)

- Delgado, Felipe (2014). Opciones y tensiones en el desarrollo urbano industrial de Chile. La instalación de la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo, 1913-1940. En Carlos Donoso y Pablo Rubio (eds.). *Conflictos y tensiones en el Chile republicano*. Santiago: Ril.
- De Ramón, Armando (2000). *Santiago de Chile*. Santiago: Sudamericana.
- De Terán, Fernando (2009). *El pasado activo: Del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad*. Madrid: Akal.
- Dormaels, Matheiu (2011). Patrimonio, patrimonialización e identidad. Hacia una hermenéutica del patrimonio. *Herencia*, 24(1-2).
- Eisenhardt, Kathleen (1989) Building theories from case study research. *Academy of Management Review*, 14(4), 532-550.
- El Dínamo* (5 de noviembre de 2012). El fútbol y Ferroviarios están de duelo: Comenzó la demolición del Estadio San Eugenio. Recuperado de [www.eldinamo.cl](http://www.eldinamo.cl)
- EFE (1993). Ley Orgánica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Modificaciones incorporadas: DFL N° 24/2003. Recuperado de [www.subtrans.gob.cl](http://www.subtrans.gob.cl)
- (2012a). *Empresa. Historia. Estación Central*. Recuperado de [www.efe.cl](http://www.efe.cl)
- (2012b). *Proyecto Rancagua Express*. Recuperado de [www.efe.cl](http://www.efe.cl)
- El Amanecer de Lo Herrera* (2021). CORMECH recuerda a maestrancinos fusilados con romería en el Cementerio Parroquial. Recuperado de <https://delh.cl>
- El Ferroviario* (agosto de 1941). Santiago de Chile, 1(1).
- Espejo Comunicaciones (2015). Incendian Estación Lo Espejo. Recuperado de [www.youtube.com](http://www.youtube.com)
- Estatutos y reglamentos de la Fraternal Obrera Ferroviaria de Chile (1934). Aprobados en la Asamblea de 30 de junio de 1931. Santiago de Chile.
- Etchevarren, Virginia, Primucci, Daniel, y Romay, Carola (2012). *El ferrocarril en el Uruguay. Identidad sin movimiento*. 2° Seminario de Paisajes Culturales Udelar/UPC Conpadre n.11/2012. Montevideo, Uruguay. Universidad de la República y Universidad Politécnica de Cataluña.
- Ferrari, Mónica (2012). Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria “Jujuy-La Quiaca”. Una propuesta de reutilización para el desarrollo local. *Labor & Engenho*, 6(1). Recuperado de [www.conpadre.org](http://www.conpadre.org)
- Fredheim, H., y Khalaf, M. (2016). The significance of values: heritage value typologies re-examined. *International Journal of Heritage Studies*, 22(6), 466-481. <https://doi.org/10.1080/13527258.2016.1171247>

- Garcés, Mario (2002). *Tomando su sitio. El movimiento de pobladores de Santiago, 1957-1970*. Santiago: Lom.
- Garcés, Mario, Ríos, Beatriz, y Suckel, Hanny (1993) *Voces de identidad. Propuesta metodológica para la recuperación de la historia local*. Santiago: CIDE, ECO, JUNDEP, Fondo para el Desarrollo de la Cultura y las Artes, FONDEC, MINEDUC.
- García Canclini, Néstor (1999). Los usos sociales del patrimonio cultural. En Encarnación Aguilar Criado. *Patrimonio etnológico. Nuevas perspectivas de estudio* (pp. 16-33). Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.
- Garré, Fabián (2001). Patrimonio arquitectónico urbano, preservación y rescate: bases conceptuales e instrumentos de salvaguarda. *Conserva*.
- Gilbert, Luz María (2009). El patrimonio industrial y los museos: evolución histórica y propuestas museísticas en Europa. *Boletín de Arte*, 30-31, 385-402.
- Guajardo, Guillermo (2007). *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile (1850-1950)*. México, D. F.: Universidad Autónoma de México.
- Halbwachs, Maurice (1950). *La mémoire collective*. París: P.U.F.
- Hidalgo, Rodrigo (2002). Vivienda social y espacio urbano en Santiago de Chile. Una mirada retrospectiva a la acción del Estado en las primeras décadas del siglo xx. *Eure*, XXVIII(83), 83-106.
- (2005). *Vivienda social en Chile: construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo xx*. Santiago: Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- HUL Ballarat (2017). *Ballarat's Railway Heritage Short Walking Tour - 30 mins*. Historic Urban Landscape Ballarat. Recuperado de [www.hulballarat.org.au](http://www.hulballarat.org.au)
- (2021). *Ballarat Railway Station Heritage Trail*. Historic Urban Landscape Ballarat. Recuperado de [www.hulballarat.org.au](http://www.hulballarat.org.au)
- Ibarra, Macarena (2010). De la fábrica a la vivienda. La protección de la memoria obrera en torno a la Fábrica Central de Leche, Santiago de Chile. *Apuntes*, 23(2), 104-117.
- Ibarra, Macarena, y Ortega, Andrea (2013). Santiago Sur: habitantes y modos de vida (1910-1960). En Dirección de Obras Municipales, Ilustre Municipalidad de Santiago. *Santiago Sur, formación y consolidación de la periferia*.
- Ibarra, Macarena, y Ortega, Andrea (2017). Reflexiones sobre el patrimonio inmaterial. Habitar las fábricas en torno al Ferrocarril de Circunvalación de Santiago. En De Carvalho-Amaro, G., Gómez-Villar, J., y Sanfuentes, O. (eds.). *La trama de los objetos. Distintas miradas sobre cultura material* (pp. 105-116). Santiago: Ril.

- ICOMOS (1979). *The Burra Charter. The Australia ICOMOS charter for Places of Cultural Significance*. Recuperado de [www.icomos.org](http://www.icomos.org)
- (2013). *The Burra Charter. The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance*. Recuperado de <http://australia.icomos.org>
- Inauguración barrio San Eugenio (14 octubre de 1911). *Zig-Zag*, VI(347), 1.
- INDH (1991). *Informe de la Comisión Nacional de Verdad y Reconciliación*. Recuperado de <https://bibliotecadigital.indh.cl>
- Lalana, José Luis (2012). Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural. *VI Congreso de Historia Ferroviaria*.
- Lanuz, Felipe (2008). *Paisaje de la ausencia: claves para una interpretación sobre los territorios del exanillo ferroviario de Santiago* (tesis para optar al grado de magíster en Arquitectura). Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Ley Orgánica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (1993). Modificaciones incorporadas: DFL N° 24/2003. Recuperado de [www.subtrans.gob.cl](http://www.subtrans.gob.cl)
- Lienhard, Martin (2000). *La memoria popular y sus transformaciones*. Fráncfort: Vervuert Verlagsgesellschaft.
- Maderuelo, Javier (2005). *El paisaje: génesis de un concepto*. Madrid: Abada.
- Mason, Randall, y Avrami, Erica (2002). Heritage Values and Challenges of Conservation Planning. En J. M. Teutonico y G. Palumbo (eds.). *Management Planning for Archaeological Sites: An International Workshop Organized by the Getty Conservation Institute and Loyola Marymount University* (pp. 13-26). Los Ángeles: The Getty Conservation Institute.
- Marín, Santiago (1900). *Estudio de los ferrocarriles chilenos*. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Memoria Chilena (s. f.). Los sistemas de transporte público en Santiago. Carros de sangre. Recuperado de [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)
- Mestre, María (2011). La memoria del territorio. La recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril al Mediterráneo. *Apuntes*, 24(1), 8-25.
- Moraga, Pablo (2001). *Estaciones ferroviarias de Chile: imágenes y recuerdos*. Santiago: DIBAM.
- Morales, Pablo (2007). *Maestranza Central. Patrimonio en riesgo: (No tan) breve cronología de un monumental taller ferroviario*. Recuperado de <http://maestranzacentral.blogspot.com>
- Museo de la Memoria (2021). Víctimas. Recuperado de <https://interactivos.museo-delamemoria.cl>

- Nast, Heidi (1994). Women in the Field: Critical Feminist Methodologies and Theoretical Perspectives. *The Professional Geographer*, 46(1), 54-66.
- Nora, Pierre (1993). *Les lieux de mémoire*. París: Gallimard.
- ONG de Vecinos Barrio San Eugenio (2012). *Portafolio ONG Por la Puesta en Valor del barrio San Eugenio*. Presentada para la postulación del proyecto “Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del Barrio Obrero y Ferroviario San Eugenio”, Línea Conservación y Difusión del Patrimonio Cultural, FONDART Regional N° 79874, Santiago.
- Ortega, Andrea (2013). *Rieles que unen. Patrimonio ferroviario y configuración del paisaje cultural urbano del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo (1905-2013)* (tesis de Magíster en Desarrollo Urbano)
- (2019). *Managing the landscape values of urban heritage: a critical analysis of the UNESCO's Recommendation on the Historic Urban Landscape in Valparaíso, Chile* (tesis de doctorado). University of Melbourne, Australia.
- (2021). Gestión del patrimonio urbano desde el enfoque de paisaje urbano histórico en Latinoamérica. *URBE*, 12, 5-19. Recuperado de <https://revistas.udec.cl>
- Ortega, Andrea et al. (2009). *Maestranza de San Bernardo: Levantamiento de información, diagnóstico y registro de patologías*. Informe final “Restauración y rehabilitación de patrimonio arquitectónico y cultural”. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Ortega, Andrea, e Ibarra, Macarena (2021). La dimensión política del patrimonio. Reivindicación del valor social del ferrocarril en Chile entre dictadura y democracia (1973-2012). *Perfiles Latinoamericanos*, 29(58). doi: [dx.doi.org/10.18504/pl2958-008-2021](https://doi.org/10.18504/pl2958-008-2021)
- Ortega, Andrea, y Romero, Marcelino (2021). Expediente Técnico Solicitud de Declaratoria de Zona Típica Población Obrero Ferroviaria, San Bernardo. Elaborado por la Unidad de Patrimonio de la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA) de la Municipalidad de San Bernardo.
- Pavez, María Isabel (2011). Marcha a pie urbana y regional y movilidad en los modelos de ciudad para Santiago de Chile. *INVI*, 26(71), 57-85. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582011000100003>
- Peimbert, Alejandro (2010). *Recuperar las ruinas. Espacio público y perspectiva del paisaje post-industrial de Mexicali*. Mexicali: Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Autónoma de Baja California.

- Plano Seccional Maestranza de San Bernardo (30 de agosto de 1996). Archivo Histórico de San Bernardo, Sub Fondo SECPLA. Expediente N° 35.
- Poulios, Ioannis (2010). Moving Beyond a Values-Based Approach to Heritage Conservation. *Conservation & Management of Archaeological Sites*, 12(2), 170-185.
- Pizzi, Marcela, y Valenzuela, María Paz (2007). *La vivienda obrera asociada al patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex FF.CC. de Circunvalación de Santiago, oportunidad de recuperación*. V Jornada Internacional de Vivienda Social “El derecho a la ciudad y a la vivienda: Propuestas y Desafíos de la Realidad Actual”. Valparaíso, Chile.
- Pizzi, Marcela, Valenzuela, María Paz, y Benavides, Juan (2010). *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al Ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago. Testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX*. Santiago: Universitaria.
- Quintana, Cecilia (2001). *Pueblo de Lo Espejo: Renace su pasado para convertirse en Zona Típica*. Documentación para la presentación de asignación de Zona Típica para el Pueblo de Lo Espejo. Centro para el Desarrollo Arquitectónico y Cultural del Pueblo de Lo Espejo.
- Radio Universidad de Chile (5 de enero 2012). Transportes anuncia obras ferroviarias con alusión a fallido plan de Lagos. Recuperado de <https://radio.uchile.cl>
- Raposo, Isabel (2009). Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario. *Transporte y Territorio*, 1, 25-56. <https://doi.org/10.34096/rtt.i1.221>
- Real, Yenny (2009). *Paisaje urbano. Estudio patrimonial del eje de la carrera 7ª de Bogotá entre el Centro Fundacional y Chapinero*. Bogotá: Más uno, Arquitectura de posgrado, Pontificia Universidad Javeriana.
- Reigada, Cristian (2009). *Puesta en valor de la Corporación Mutual Santiago Watt* (memoria de título, Escuela de Arquitectura). Universidad Central de Chile.
- Riegl, Alois (1987). *El culto moderno a los monumentos: caracteres y origen*. Madrid: Visor.
- Rodríguez, Claudia (2008). *El Metrotrén, oportunidad y herramienta para generar desarrollo urbano en la ciudad de Santiago de Chile* (tesis para optar al título de arquitecto y magíster en Desarrollo Urbano). Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Rojas, Dino (2015). *Reconstrucción cartográfica del territorio de la comuna de San Bernardo 1891-1930. En base al uso de productos cartográficos históricos y otras fuentes primarias* (tesis para optar al título de cartógrafo y al grado de licenciado en Ciencias Cartográficas). Universidad Tecnológica Metropolitana, Chile.



- Rössler, Mechthild (2006). World Heritage cultural landscapes: A UNESCO flagship programme 1992-2006. *Landscape Research*, 31(4), 333-353. doi: 10.1080/01426390601004210
- Ruiz, Juan Carlos (2012). Violencias en la periferia de Santiago. La población José María Caro. *INVI*, 74(26), 249-285. Recuperado de <http://revista-invi.uchile.cl>
- Sabaté, Joaquín (2004). Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo. *Urban*, 9.
- Sandoval, Marco, y Ugalde, Juan Pablo (2009). *Reseña histórica de ferrocarriles. Política de tracción a vapor para los FF.CC. del Estado de Chile*. Proyecto FONDART N° 3354-5 del Consejo de la Cultura. Recuperado de [www.patrimonioferroviariochileno.cl](http://www.patrimonioferroviariochileno.cl)
- Santos, Milton (2000). *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo, razón y emoción*. Barcelona: Ariel.
- Sassen, Saskia (1999). *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio*. (Trad. de Silvina Quintero). Buenos Aires: Eudeba.
- Sauer, Carl O. (1965 [1925]). The morphology of landscape. En J. Leighly (ed.). *Land and Life: a Selection from the Writings of Carl Ortwin Sauer* (pp. 315-350). Berkeley, CA: University of California Press.
- Seisedos, Sebastián (2007). *Patrimonio ferroviario y proyecto territorial: la construcción del paisaje cultural del ferrocarril trasandino (1910-2010)* (tesis para optar el título de arquitecto y magíster en Arquitectura). Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Sepúlveda, Armando (1959). *Historia social de los ferroviarios*. Santiago: Imprenta Siglo XX.
- Sepúlveda Leyton, Carlos (1934). *Hijuna*. Linares: Editorial Ciencias y Artes.
- SEREX UC (2006). Ordenanza Local. Plan Regulador Comunal de San Bernardo y Localidad de Lo Herrera. Ilustre Municipalidad de San Bernardo.
- Silva, Rocío, y Fernández, Víctor (2015). Los paisajes culturales de Unesco desde la perspectiva de América Latina y el Caribe. Conceptualizaciones, situaciones y potencialidades. *INVI*, 30(85), 181-212. Recuperado de [revistainvi.uchile.cl](http://revistainvi.uchile.cl)
- Soto, Carlos (1994). *Bitácora de la comuna de Lo Espejo*. Santiago: Ilustre Municipalidad de Lo Espejo.
- SUR (2012). *Actualización Plan de Desarrollo Comunal de Lo Espejo*. Recuperado de <https://transparencia.loespejo.cl>
- Tattersall (2011). *Memoria anual empresas Tattersall 2011*. Recuperado de [www.tattersall.cl](http://www.tattersall.cl)

- Taylor, Ken (2016). The Historic Urban Landscape paradigm and cities as cultural landscapes. Challenging orthodoxy in urban conservation. *Landscape Research*, 41(4). doi: 10.1080/01426397.2016.1156066
- Taylor, Ken, y Lennon, J. (2012). *Managing Cultural Landscapes*. Nueva York: Routledge.
- Thomson, Ian (s.f.). *La economía de los ramales ferroviarios del sur*. Material inédito, por publicar, enviado por correo electrónico.
- (2008). *La maestranza de San Eugenio: una investigación histórica*. Santiago: EFE.
- (2012). Los ramales ferroviarios en Chile: Auge y agonía. *Amigos del Tren*. Recuperado de [www.amigosdeltren.cl](http://www.amigosdeltren.cl)
- Thomson, Ian, y Angerstein, Dietrich (1997). *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago: Goethe-Institut, Pehuén.
- Vasallo, Emilio, y Matus, Carlos (eds.) (1943). *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización*. Santiago: Rumbo.
- Veldpaus, Loes (2015). *Historic Urban Landscapes: framing the integration of urban and heri- tage planning in multilevel governance* (tesis de doctorado). Technische Universiteit Eindhoven, University of Technology, Países Bajos.
- Vitalone, Cristina, Aversa, María, Bertone, Natalia, Salomone, Talía, Delage, Roberto, y Novoa, Marianela (2015). Una aproximación a la identificación de paisajes urbanos históricos Región capital de la provincia de Buenos Aires, Argentina. Recuperado de <http://sedici.unlp.edu.ar>
- UNESCO (1992). *Report of the Expert Group on Cultural Landscapes. La Petite Pierre (France) 24-26 October 1992*. Recuperado de <http://whc.unesco.org>
- UNESCO (2003). Convención para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. París. Recuperado de [portal.unesco.org](http://portal.unesco.org)
- (2011). *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico*. Recuperado de <https://whc.unesco.org>
- Wylie, John (2006). *Landscape*. Nueva York: Routledge.
- Yin, Robert K. (2003). *Case study research: design and methods* (3ª ed.). Londres: Sage.
- Zárate, M. Antonio (2010). Paisajes culturales urbanos, un legado para conservar. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 30(2), 187-210.

## ENTREVISTAS

### *Historias de vida*

Patricio Rodríguez-Plaza, 18 de octubre de 2012.

Fernanda Venegas Adriazola, 31 de octubre de 2012.

Jorge Álvarez Gallardo, 1 de noviembre de 2012.

Tomás Ríos, 1 de noviembre de 2012.

Guillermo Cruces Mendoza, 5 de noviembre de 2012.

Ernesto Angulo Abarca, 16 de noviembre de 2012.

Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.

Gladys González, 12 de noviembre de 2012.

Humberto Poggini Morales, 12 de noviembre de 2012.

Nibaldo Ahumada Mondaca, 15 de noviembre de 2012.

Wilma Varela, 16 de noviembre de 2012.

Hugo Lizama Morales, 16 de noviembre de 2012.

Dino Rojas, 21 de noviembre de 2012.

José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

Aída Arcos, 28 de diciembre de 2012.

Fernando Díaz, 28 de diciembre de 2012.

Guillermo Silva, 7 de enero de 2013.

### *Otras entrevistas*

Eugenio Tueve, gerente de Comunicaciones y Marketing, EFE, 15 de junio de 2012.

Santiago Vera, presidente del Instituto Ferroviario, 16 de junio de 2012.

Marco Sandoval, coordinador del Museo Ferroviario de Santiago, 28 de junio de 2012.

Sebastián Seisdedos, arquitecto de la Universidad Católica de Chile, investigador sobre paisajes culturales, 28 de agosto de 2012.

Alfredo Contreras, Archivo Documental EFE, 22 de octubre de 2012.



Se terminó de imprimir esta primera edición,  
de trescientos ejemplares, en el mes de agosto de 2022  
en Impresora y Comercial Feysler Ltda.  
Santiago de Chile.

