

Santiago de Chile, 2013.

Andrea Ortega Esquivel

Profesora Guía: Macarena Ibarra Alonso

Tesis presentada al Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la
Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al grado
académico de Magíster en Desarrollo Urbano

Financiada por CONICYT-PCHA/Magíster Nacional/2013-22110604.



Estudios Urbanos UC

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS
INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES

[RIELES QUE UNEN]

Patrimonio ferroviario y configuración del
paisaje cultural urbano del Ferrocarril al Sur entre
Estación Central y San Bernardo (1905-2013)

INDICE DE CONTENIDO.

INTRODUCCIÓN.

1. Problemática	7
2. Relevancia de la investigación.	12
3. Pregunta de investigación.....	15
4. Hipótesis.....	15
5. Objetivos.....	16
5.1. Objetivo General.	
5.2. Objetivos Específicos.	
6. Metodología.....	17-18
6.1. Enfoque metodológico.	
6.2. Caso de estudio.	
6.3. Estrategia metodológica.	

CAPÍTULO I.

PATRIMONIO FERROVIARIO COMO CONFIGURADOR DE UN PAISAJE CULTURAL URBANO.

1. Patrimonio ferroviario: hacia la valoración de complejos materiales e inmateriales.	25-31
1.1. Material.....	26
1.2. Inmaterial.....	28
1.3. Valoración.....	29

2. Paisaje cultural urbano: una forma de interpretar el territorio.	32-39
2.1. Configuración.	
2.2. Interpretación.	
2.3. Planificación.	

CAPÍTULO II.

ENTRE ESTACIÓN CENTRAL Y SAN BERNARDO (1905-1995): CONFIGURACIÓN DE UN PAISAJE CULTURAL URBANO FERROVIARIO

1. Distancia entre dos puntos: poblamiento en torno a Estación Central y Estación de San Bernardo (1856-1899).	40-43
2. Primavera de FFCC: desarrollo y apogeo de la MSE y MCSB (1900 - 1950).....	44-62
2.1. MSE: núcleo urbanizador del sector sur poniente.	
2.2. MCSB: centro y motor de la vida de San Bernardo.	
2.3. Belle Époque del Pueblo de Lo Espejo.	
2.4. Organización gremial y social de los ferroviarios.	
3. Tensión en el territorio: urbanización entre MSE y Estación Lo Espejo (1950-1973).	63-71
3.1. Tomas de terreno y nuevas poblaciones hacia el sur del Ferrocarril de Circunvalación.	
3.2. Cooperativa y Población Fraternal Ferroviaria.	
3.3. Tren Popular, entre Estación Mapocho y San Bernardo.	

4. Comienza el otoño: Declive de la industria ferroviaria e inicio de la obsolescencia funcional en estaciones y maestranzas (1973 - 1995).	72-89
4.1. Cambio tecnológico y déficit financiero de FFCC	
4.2. Represión política y matanza de compañeros ferroviarios.	
4.3. Promesas de la vuelta a la Democracia y surgimiento del Metrotrén.	
4.4. Sepultura de la MCSB y el Seccional Maestranza.	

CAPÍTULO III.

PATRIMONIO FERROVIARIO ENTRE ESTACIÓN CENTRAL Y SAN BERNARDO (1995-2013): UN PROCESO DE VALORACIÓN.

1. Toma de conciencia del valor del patrimonio ferroviario.	90-96
1.1. La gran pérdida: Demolición de la MCSB y sus restos como MH (2010).	
1.2. Patrimonio encapsulado: ZT del Pueblo de Lo Espejo (2002).	
1.3. De la defensa a la puesta en valor: ZT y MH de MSE (2007) y proyecto de ZT Barrio Obrero y Ferroviario (2012).	
2. Análisis del paisaje actual: Comprensión integrada del patrimonio ferroviario.	96-132
2.1. Desde lo material: Estaciones, Maestranzas y barrios ferroviarios. Complejo patrimonial entre Estación Central y MSE.	
2.2. A lo inmaterial: Trabajar, Viajar, Habitar.	

CAPÍTULO IV. CONCLUSIONES.

[RIELES QUE UNEN] Paisaje cultural ferroviario como detonador de desarrollo urbano.	131-42
--	---------------

BIBLIOGRAFÍA.	141
----------------------------	------------

ABREVIATURAS.

BESALCO	Bezanilla y Salinas Constructores S.A.
CIDU UC	Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano y Regional UC
CMN	Consejo de Monumentos Nacionales
CORFO	Corporación de Fomento de la Producción
CORVI	Corporación de la Vivienda
DIBSA	Desarrollo Inmobiliario de San Bernardo S.A.
EFE	Empresa de Ferrocarriles del Estado
FFCC	Ferrocarriles
ICH	Inmueble de Conservación Histórica
ICOMOS	International Council of Monuments and Sites
IEUT UC	Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC
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
OCUC	Observatorio de Ciudades UC
PAC	Pedro Aguirre Cerda
PRC	Plan Regulador Comunal
TMSA	Trenes Metropolitanos S.A.
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
ZCH	Zona de Conservación Histórica
ZT	Zona Típica

Por los ferroviarios.

Por los que prefieren viajar en tren.

Por los que habitan al borde de la vía férrea.

Por los que están, material e inmaterialmente,

y por los que no olvidan.

AGRADECIMIENTOS.

A mis fuentes orales, habitantes representativos del paisaje cultural ferroviario entre Estación Central y San Bernardo. Los encontré individualmente tras una ardua búsqueda y en nuestro encuentro me dí cuenta que eran las personas precisas, y que entre ellos mismos habían 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, políticos locales y otros investigadores de la historia de FFCC. Sin su testimonio esta tesis no hubiese sido posible. Todos ellos fueron un libro abierto. Me entregaron información más contundente de la que esperaba y aprendí cosas que, más allá de la tesis, me van a servir para la vida. Espero haber sido fiel a sus retrospectivas y proyecciones. Gracias por su disposición para atenderme una y otra vez. Esta tesis es de ustedes.

A mi profesora guía, Macarena Ibarra, de quien aprendí a entender la complejidad y riqueza del concepto patrimonio. El inicio de mi camino hacia la tesis fue disperso, pero con mucha paciencia y disponibilidad me guió de la mejor manera. Me enseñó a escribir historia urbana y a proyectar desde los valores patrimoniales de un territorio.

A mis colaboradores anexos, Gonzalo Cáceres, quien fue mi crítico profesor en seminario de tesis; Oscar Figueroa, quien aportó en mi tesis la mirada de la planificación desde la infraestructura de transporte del ferrocarril; Angélica Illanes, por la complicidad temática y el trabajo compartido; y a Colectivo Rescata, mi equipo de gestión patrimonial en el Barrio San Eugenio, por llevar a la práctica una sección importante de mi tesis.

A mis seres amados, desde ustedes hoy soy. 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 reconocer 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, apoyo incondicional y permanente. Desde el desayuno a la cena aportaron con conceptos, propuestas y apoyo logístico en esta tesis. 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, e 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 éste y el otro plano. Y gracias a Benjamín, mi compañero. Juntos descubrimos y jugamos en los maravillosos parques ferroviarios de la Maestranza San Eugenio y Lo Chena, y nos reencontramos luego en otras derivas.



Maestranza San Eugenio y su paisaje en primavera. Fuente: Propia.

Una de las conquistas más preciosas que el genio 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)

INTRODUCCIÓN.

1. Problemática



Fig. 1: Tramo de estudio: Ferrocarril al Sur, tramo entre Estación Central y San Bernardo Tramo.
Fuente: Elaboración propia.

En el marco de una investigación crítica sobre la valoración del patrimonio ferroviario en el Valle Central de Chile, esta tesis 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 activa en la capital: el Ferrocarril al Sur, entre Estación Central y San Bernardo (Fig.1).

En este contexto, es necesario comenzar indicando que la infraestructura de transporte que causó mayor impacto territorial en Chile fue la de ferrocarriles (FFCC), desarrollada junto al proceso de industrialización de la economía del país, la cual desde fines de siglo XIX comenzó a articular la capital con diversos centros de importancia (Thomson y Dietrich, 1997: p.19). El progreso de la conectividad se convirtió en un factor del crecimiento urbano, ya que el punto de llegada y partida de los trenes pasaron a ser lugares de referencia, que atrajeron nuevos habitantes a las ciudades e instalación de industrias que buscaban conectividad para su transporte de carga (De Ramón, 2000: p.144).

Actualmente el sistema ferroviario chileno ya no funciona en su totalidad, por lo que comprender su dimensión de forma integral e integrada puede contribuir a su reordenamiento en el territorio y a su rearticulación con las dinámicas socioeconómicas de la región (Beltrán-

Beltrán, 2011: p.7). Su funcionamiento comenzó a decaer a mediados de siglo XX por diversas razones políticas, económicas y tecnológicas (Guajardo, 2007: p.2), las cuales se analizan en el desarrollo de la tesis. Estos cambios estructurales se manifiestan territorialmente tanto en los vestigios materiales de las infraestructuras, como en las huellas inmateriales vinculadas a los cambios en los modos de vida de los habitantes de los entornos servidos por el ferrocarril.

A pesar de que el tramo de estudio sigue activo, tanto en transporte de carga como de pasajeros, su infraestructura ha sufrido un proceso de abandono, degradación y desvinculación con el tejido de relaciones que configuran la ciudad. En ciertos sectores se aprecian distintos grados y formas de obsolescencia, que van desde 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” (Lanuza, 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 agrupaciones que buscan la puesta en valor del patrimonio ferroviario, las cuales han identificado como tal tanto elementos materiales como inmateriales, que son colectivamente significativos. De esta forma, se comprende como un territorio cultural que incluye los barrios aledaños y modos de vida, es decir, las personas y sus subjetividades (Araneda [et al.] 2010:p.31).

Dada la complejidad con que la tesis aborda el análisis del patrimonio ferroviario, involucrando complejos urbanos materiales e inmateriales, es que se integra en el marco de la investigación el concepto de “paisaje cultural”. Este concepto se utilizaba para describir ámbitos geográficos usualmente rurales que contienen valores estéticos y culturales, donde se manifiesta la acción civilizadora del hombre (Sabaté, 2004; Seisdedos, 2007). Pero en la actualidad los paisajes culturales se han ampliado también a territorios netamente urbanos y constituyen un concepto fundamental e integrador de las distintas manifestaciones patrimoniales materiales e inmateriales (López, 2010; Cabezas, 2010).

De esta forma, el análisis busca tomar en cuenta la variedad de elementos del sistema y del impacto en los lugares en los que se inscribe. Según Beltrán-Beltrán (2011:p.7) entender los paisajes culturales que involucran patrimonio ferroviario como una unidad homogénea, ha propiciado que las acciones para su preservación tiendan a ser las mismas, con proyectos de intervención que se circunscriben únicamente a la edificación, desconociendo el potencial del patrimonio inmaterial, representado en ciertos oficios y saberes que han desaparecido sin documentarse. En este punto es necesario precisar que esta tesis partió justamente desde la inquietud de querer proyectar en los vestigios materiales del patrimonio ferroviario. Es imposible para un arquitecto no extasiarse con la gran escala y sobrecogedora ausencia de las antiguas maestranzas de FFCC, y no bosquejar mentalmente qué

nuevo uso se le podría dar a estos espacios disponibles en medio de la ciudad. De esta impresión, surgió el afán de indagar más allá y conocer su pasado. El sólo pensar que estos espacios de silencio y abandono, en un momento fueron núcleos de ruido y movimiento, de grandes máquinas engranándose y de hombres tiznados trabajando con sus manos, llevó a que la investigación fuera más allá de lo material.

En Europa existen diversos ejemplos de proyectos en paisajes culturales ferroviarios donde las infraestructuras se han aprovechado, o recuperado en caso de obsolescencia funcional, para impulsar el desarrollo regional. El caso español es destacable, dado que las intervenciones se circunscriben en un marco teórico circunscrito en el concepto de arqueología industrial, práctica que ha vivido un progresivo interés por la posibilidad de conservación y reutilización del patrimonio de la industrialización. Existen diversas experiencias de valorización de la identidad cultural heredada de aquel período gracias al impulso de ciudadanos, asociaciones cívicas e instituciones que han desarrollado programas de regeneración territorial y desarrollo regional (Álvarez, 2007: p.29). 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”, que planteó la posible recuperación del paisaje y del patrimonio ferroviario mediante la propuesta de realización de 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, 2011:8-25).

En Latinoamérica cabe destacar la experiencia en recuperación de patrimonio ferroviario en Argentina, sistema que llegó a ser uno de los más grandes del mundo y 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: p.25). Aquí 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”, que tuvo por objetivo superar la barrera urbanística del trazado a nivel del FFCC Sarmiento mediante su soterramiento y, consecuentemente, generar sobre el mismo un gran parque lineal para mejorar calidad ambiental de los barrios aledaños. Además se buscó 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: p.14)

De esta forma, se pretende contextualizar el tramo de estudio dando a conocer que en otras partes del mundo existe un sinnúmero de experiencias interesantes, con diversos enfoques según diagnósticos generados en lugares específicos. Pero esta tesis no busca entregar un compilado de referentes, ni mucho menos trasladar experiencias extranjeras exitosas a un territorio tan particular como el tramo de estudio elegido. Esta tesis tiene como principal objetivo comprender de forma holística y particular el proceso de transformación del paisaje cultural urbano del tramo ferroviario de estudio, comprendiendo los valores sociales del patrimonio ferroviario y, siendo consecuente con el diagnóstico, generar lineamientos hacia una planificación urbana coherente.

En este contexto, la tesis se estructura de la siguiente manera:

El Capítulo I es el marco teórico de la investigación, donde se integra desde un enfoque particular los conceptos de patrimonio ferroviario y paisaje cultural urbano, con el fin de articular el tramo de estudio. El Capítulo II recupera los hitos de la historia urbana del tramo, tratando de dilucidar cómo el ferrocarril ha configurado el paisaje urbano 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 hacia una planificación urbana integrada para el paisaje cultural ferroviario entre Estación Central y San Bernardo.



Población Maestranza Sur, conocida como "La Guarello", San Bernardo. Fuente: Propia.

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

2. Relevancia de la investigación.

Para comprender la relevancia de esta investigación, es necesario contextualizar previamente el estado arte de las investigaciones referidas al patrimonio ferroviario del tramo de estudio.

En primer lugar, la valoración del patrimonio ferroviario se enmarca en la comprensión de la importancia del ferrocarril durante el período industrial de nuestro país. Este estudio recupera fuentes secundarias importantes que relatan la historia de FFCC en Chile, desde su origen a mediados del siglo XIX hasta su declive a mediados de siglo XX. Alliende (1993), realiza un compendio ilustrativo de la historia, y Thomson y Angerstein (1997), describen la historia más detalladamente y en distintas escalas del territorio nacional. Desde este tipo de bibliografía se propone una postura crítica, que interroga los hechos desde las subjetividades de los habitantes. Por esta razón, en ciertas partes de la tesis se le da mayor importancia a las fuentes información primaria oral, escrita y gráfica, desde donde surgen diversos enfoques que representan la configuración del paisaje del tramo de estudio.

Se introduce la investigación con el relato de Marín (1900), ingeniero de la Sección de FFCC de la Dirección de Obras Públicas, protagonista del período del auge del ferrocarril y, entre otras fuentes, se revisan publicaciones de los propios trabajadores ferroviarios, tales como el

diario “El Ferroviario”, donde anunciaban sus actividades sociales y reivindicaciones laborales, y la revista “Santiago Watt”, importante agrupación de maquinistas ubicada en el tramo de estudio. Sobre esta cuestión, Sepúlveda (1959) recopiló la destacada “Historia social de los ferroviarios”, a partir de 1907, durante un álgido contexto político y social del país y del mismo gremio.

Por otra parte, existen fuentes secundarias relevantes que comprenden el ferrocarril vinculado al desarrollo urbano en el caso de estudio. De Ramón (2000) comprende el ferrocarril desde su origen como un detonador de desarrollo urbano. Indica que dentro de los servicios de mayor impacto en la urbanización de Santiago a mediados de siglo XIX “debe mencionarse el de los ferrocarriles que (...) comenzó a enlazar a la capital con los diversos puntos de importancia del país. Este progreso en las comunicaciones se convirtió también en un factor del crecimiento urbano, ya que (...) las estaciones pasaron a ser un lugar de referencia prioritario (...)” (*ibid*: p.156). Sobre el resto del tramo, sólo se encontró información vinculada a este enfoque a partir de fuentes secundarias que cuentan la historia local. En San Bernardo se destaca la historia escrita por Besoain (1995), la cual atribuye gran importancia a la Maestranza Central de San Bernardo (MCSB) en la consolidación de la ciudad y a los maestrancinos en el impulso de una fuerte identidad social. En los demás contextos locales existe escasa información escrita,

por lo que el trabajo de campo se vuelve imprescindible para comprender la historia del tramo en forma integral.

La mayor cantidad de investigaciones se ha encontrado en torno a la Maestranza San Eugenio (MSE). Entre ellas, Arriagada (2011) analiza los atributos patrimoniales del sector surponiente de Santiago para desarrollar una propuesta de regeneración urbana. Pero, dado que esta tesis es proyectual, no profundiza significativamente sobre el patrimonio inmaterial del sector, sino se enfoca principalmente al aprovechamiento de edificaciones en desuso para generar un nuevo desarrollo. Previo a esta tesis, Pizzi, Valenzuela & Benavides (2010) realizaron un estudio sobre el patrimonio arquitectónico industrial construido en torno al ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago, el cual lo entienden en el contexto de la consolidación de la sociedad moderna (*ibid*: p.15). Este estudio se realizó a partir del proyecto “Bicentenario Anillo de Hierro”, que planteó la necesidad de revitalizar el área contigua al ferrocarril en desuso, advirtiendo que, al mismo tiempo, esto traería un potencial “peligro para el valioso Patrimonio Arquitectónico Industrial asociado al mismo, el que podría desaparecer producto de cambios de destino o de proyectos inmobiliarios en extensión o altura” (*ibid*: p.15). También plantean que el mayor peligro es el desconocimiento del valor patrimonial y cultural de estas infraestructuras. Buscan “poner en valor un número no menor de edificios y conjuntos industriales de carácter patrimonial, que debieran

sobrevivir y permanecer como testimonio vivo de un pasado que permitió la construcción de nuestro presente” (*ibid*: p.16).

A pesar de que Pizzi, Valenzuela & Benavides (2010) en su prólogo se refieren al concepto de “paisaje cultural”, no registra el contexto residencial vinculado a la MSE. Hidalgo (2005) en cambio, a pesar de que su foco de estudio no es el patrimonio ferroviario, sí da cuenta de este fenómeno y explica cómo se fueron construyendo poblaciones obreras para los ferroviarios (*ibid*: p.80). Además de caracterizar las virtudes arquitectónicas de estas poblaciones, indica que el Estado “nacional desarrollista” emergió en aquellos años proyectando sus esfuerzos en la construcción de vivienda bajo el discurso de que los obreros vivieran dignamente (*ibid*: p.124).

Desde otro punto de vista, Lanuza (2008) entiende a la MSE como un “paisaje de la ausencia” del ex-anillo ferroviario de Santiago. Analiza las claves para interpretar este territorio desde el concepto de paisaje, entendiéndolo como un interior al margen de la ciudad (*ibid*: p.59-83). Comprende el caso sólo desde su obsolescencia funcional y física, desde su “estado actual” y su “estado anterior”, interpretando la espacialidad, escala y restos arquitectónicos de la MSE en oposición al tejido urbano circundante, como una unidad aislada.

Por otra parte, es necesario señalar que en el tramo de estudio se superponen una serie de otras “historias urbanas” que se materializan como parte del paisaje adyacente. Estas se enmarcan entre las actuales comunas de Pedro Aguirre Cerda (PAC) y Lo Espejo, sector protagonista de la expansión urbana de Santiago desde el llamado “movimiento de pobladores”. Garcés (2002), entre otras fuentes, cuentan con detalle esta historia urbana desde un enfoque social y político, que se integra en la tesis desde un enfoque propio y como parte del relato de la urbanización en torno al tramo.

Finalmente, Guajardo (2007) es una fuente relevante por su análisis sobre institucionalidad de FFCC del Estado, actual EFE, actor estatal que ha administrado históricamente el funcionamiento de la infraestructura ferroviaria y otros ámbitos del caso. 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 FFCC en Chile a partir de la segunda mitad de siglo XX. Este análisis histórico integrado es importante para entender la crítica generalizada sobre el caso de estudio, tanto por parte de los habitantes que viven en torno a la vía férrea, como por los antiguos trabajadores ferroviarios, desde quienes se contrastará su visión a través de sus historias de vida.

De esta forma, esta tesis es, en primer lugar, una contribución a la historia urbana y territorial, tanto a escala macro desde de la infraestructura del Ferrocarril al Sur, como a escala micro, desde las historias de vida que contribuyen a la comprensión de su legado. En segundo lugar, desde el marco teórico, esta investigación contribuye a la comprensión crítica y holística del patrimonio, como una herencia material e inmaterial, integrante de un paisaje complejo que en ciertos puntos se invisibiliza dentro en la metrópolis, y en otros, hace evidente como paisaje cultural. Este marco teórico entrega además las claves metodológicas del análisis y el enfoque para comprender los resultados. Posteriormente, a partir de la metodología, esta tesis contribuye a la política pública para la gestión y planificación urbana del patrimonio ferroviario, a partir del desarrollo de lineamientos coherentes con la historia social y urbana del territorio.

3. Pregunta de investigación.

¿De qué manera el patrimonio ferroviario del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo ha configurado el tramo de estudio como un paisaje cultural urbano?

4. Hipótesis.

A pesar de la superposición de procesos urbanos e identidades en torno a la infraestructura del Ferrocarril al Sur, producto de la conurbación no planificada de la ciudad de Santiago y San Bernardo durante el siglo XX, es posible interpretar un paisaje cultural urbano configurado por el patrimonio ferroviario. Esta configuración sólo es posible de comprender a través de una interpretación articulada de la dimensión material e inmaterial del legado del ferrocarril. El legado material - funcional e inactivo, construido y destruido- de las estaciones y maestranzas, posee como soporte una herencia inmaterial, que se ha manifestado en procesos de valoración impulsadas por diversas agrupaciones locales ubicadas en el tramo de estudio (Fig. 2).

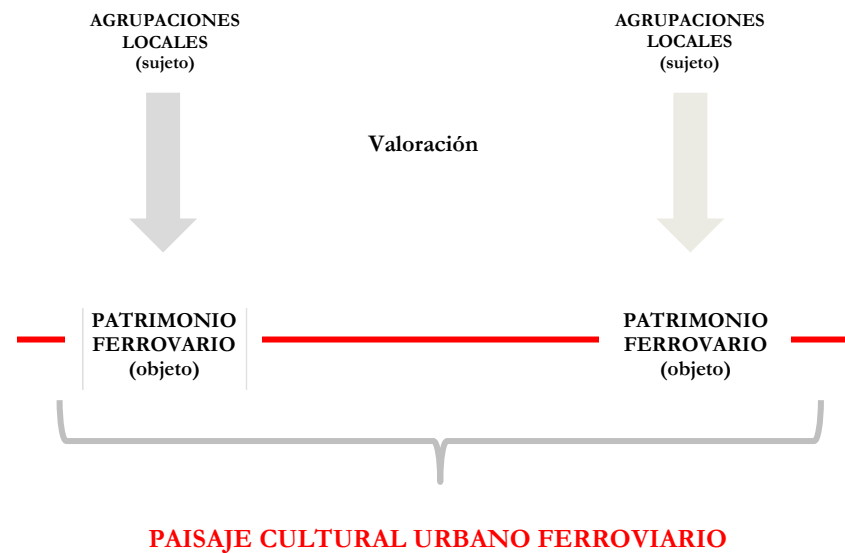


Fig. 2: Esquema que grafica la hipótesis de la investigación. Fuente: Elaboración propia.

5. Objetivos.

5.1. Objetivo General.

Comprender el patrimonio ferroviario del Ferrocarril al Sur como configurador de un paisaje cultural urbano entre Estación Central y San Bernardo, y como clave del actual proceso de valoración patrimonial por parte de agrupaciones civiles en la escala local.

5.2. Objetivos Específicos.

- 1) Reconstruir el proceso de urbanización en torno a la infraestructura del ferrocarril, caracterizando las configuraciones y transformaciones del territorio.
- 2) Identificar los valores del patrimonio ferroviario material del tramo de estudio, diferenciando los contextos temporales del proceso de industrialización y desindustrialización de la ciudad.
- 3) Comprender la actual valoración del patrimonio ferroviario inmaterial a través de la memoria colectiva, las motivaciones y expectativas de las agrupaciones sociales creadas en escala local.
- 4) Poner en perspectiva el concepto paisaje cultural urbano ferroviario en pos de generar lineamientos para una propuesta de gestión integrada para el tramo de estudio.

6. Metodología.

6.1. Enfoque metodológico.

El enfoque metodológico de esta tesis es cualitativo y se estructura de acuerdo a una interpretación del proceso de urbanización en torno al ferrocarril, desde donde se caracterizan las relaciones que existieron y que persisten entre los objetos patrimoniales y la comunidad, contextualizando el paisaje de su entorno en un estado anterior, y el resultado de éste en el estado del paisaje actual.

Paisaje anterior: explicación de un proceso.

El proceso de urbanización de un paisaje se puede entender desde el análisis de sus componentes. Estos al ser unidos constituyen un todo que, para este caso, define el paisaje anterior como proceso. Para esto se sigue la metodología de análisis que plantea Real (2000), quien realiza una estructura de acuerdo a autores que comprenden los componentes del paisaje urbano según enfoque: espacial, funcional y contextual. Desde lo espacial, se analiza lo formal o morfológico, determinado por la configuración del territorio. Desde lo funcional, se analiza el uso 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 (*ibid*: p.28).

Paisaje actual: producto del paisaje anterior.

El paisaje actual, resultado de un proceso, 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 le otorgan hoy. En ese sentido, el concepto que permite estudiar la relación de las infraestructuras con el espacio habitable 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 las sitúa dentro del contexto urbano (Araneda [et al.], 2010: p.30). Desde este enfoque se analiza el tramo en un intervalo temporal y se plantea una estrategia metodológica que combina distintas tareas de acuerdo a cada objetivo específico.

6.2. Caso de estudio.

Tramo: Estación Central - San Bernardo.

El caso de estudio corresponde al tramo de arranque de la única vía férrea de pasajeros activa que tiene origen en la capital del país: el Ferrocarril al Sur, entre Estación Central y San Bernardo. En vista de la amplitud territorial de la infraestructura del Ferrocarril al Sur en el Valle

Central de Chile, el foco queda circunscrito donde se han superpuesto la mayor cantidad de dinámicas que han configurado y reconfigurado los bordes de este eje activo. Más al sur de este tramo, la metrópolis -y por ende, las tensiones territoriales generadas por diferentes intereses y competencias- se difuminan.

Con la metodología de estudio de caso se busca “entender las dinámicas presentes en configuraciones singulares” (Eisenhardt, 1989: p.534). Se combina métodos de recolección de datos a través de fuentes documentales, entrevistas y observaciones a través de trabajo de campo. Desde la pesquisa se busca, no sólo proporcionar descripción, sino generar aporte teórico a través del estudio de un caso complejo. Por otra parte, como estrategia de investigación el caso de estudio contribuye al conocimiento social y político en relación al fenómeno de estudio (Yin, 2003: p.2).

Intervalo temporal: 1905 - 2013.

Dado que el foco de la tesis queda suscrito en un territorio que vivió un proceso de conurbación durante el siglo XX, se define un intervalo de tiempo para comprender el proceso. A pesar de que la infraestructura del Ferrocarril al Sur se construyó entre 1855 y 1913 no es sino hasta los años entre 1899 y 1901, cuando se construyó el Ferrocarril de Circunvalación de Santiago (De Ramón, 2000: p.167) que la ciudad

comenzó su proceso de expansión al sur. 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 MSE en 1905 (Thomson, 2008) comienza el proceso de modernización de FFCC del Estado. Por esta razón, es que el estudio del proceso de configuración del paisaje cultural urbano del tramo se define desde 1905 y hasta 2013, año en que se desarrolla el análisis del contenido de la tesis.

6.3. Estrategia metodológica.

Para el objetivo específico 1.

Reconstruir el proceso de urbanización dando cuenta si es que se ha configurado un paisaje cultural urbano ferroviario.

Dado que el tramo de estudio es un área urbana que ha vivido una superposición de procesos históricos, se recoleta información desde fuentes documentales primarias y secundarias vinculadas a la historia urbana local. Desde este enfoque, se toma por objeto el pasado de una localidad, donde el espacio geográfico de la escala local “es producto social síntesis de la acción de grupos humanos sobre su medio” (Borrero y Chacón, 2010: p4). Paralelamente, se fichan fuentes cartográficas e iconográficas que muestren el tramo en un estado anterior al actual para comprender las transformaciones del paisaje.

Para procesar la información referente a la historia local se elabora una línea de tiempo que muestra gráficamente la superposición de procesos, la cual se diseña a partir de una tabla donde se clasifica la información (Tabla 1 y Fig. 56 a 59):

	CONFIGURACIÓN TERRITORIAL		PROCESOS			
	Infraestructura		Urbanización	Cambios sociales	Desarrollo tecnológico	Situación política y económica
	Ferroviaria	Otra				
1899						
2012						

Tabla 1: base para la elaboración de la línea de tiempo del caso de estudio.
Fuente: Elaboración propia.

Se territorializa el proceso 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 se realiza en base a planos elaborados por el Observatorio de Ciudades UC (OCUC), en los que se descubre que no muestran el proceso de urbanización de San Bernardo desde su fundación (1830), ya que sólo aparece su mancha urbana desde 1940. Por esta razón es que se completa la información en base a cartografía encontrada en el Archivo Histórico de San Bernardo y en base al relato de la historia local de Raúl Besoain (1995).

Finalmente, desde el marco teórico, se analiza críticamente si es que este proceso ha definido un paisaje cultural urbano en torno al ferrocarril.

Para el objetivo específico 2.

Identificar los valores del patrimonio ferroviario material.

La operación metodológica de este objetivo consiste en un trabajo de campo que examina el contexto material del tramo. Se evalúa tanto el estado físico como funcional de los complejos patrimoniales y se define un área de estudio para los mismos.

Para cada complejo patrimonial identificado se elabora un plano a escala local que muestra cómo se relaciona con el contexto inmediato. Este muestra la trama urbana, con sus manzanas, loteos, edificaciones en relación a la infraestructura ferroviaria. Este material gráfico se realiza en base a información SIG proveída por el OCUC, imágenes satelitales de GoogleEarth y fotografías propias tomadas en el trabajo de campo.

Para el objetivo específico 3.

Comprender la actual valoración del patrimonio ferroviario inmaterial.

El patrimonio ferroviario inmaterial se entiende desde el concepto de “lugar antropológico” o “lugar que es familiar y reconocible” (Nast, 1994) para las agrupaciones ferroviarias que buscan poner en valor su patrimonio. De esta forma, se realizan entrevistas individuales a miembros representativos de las agrupaciones patrimoniales identificadas en el tramo de estudio. Junto con ellas se realiza un estudio

interpretativo, a través de la reconstrucción de relatos, lo inmaterial en torno a lo material, analizado en el objetivo anterior.

El análisis de lo inmaterial se realiza desde la metodología “historia de vida”, la cual se caracteriza en investigar en profundidad el recorrido biográfico de uno o varios sujetos. Desde la reconstrucción de la trayectoria vital, la cual apela a distintas fuentes (Garcés, Ríos & Suckel; 1993: p.25), es posible articular significados subjetivos de experiencias y prácticas sociales (Cornejo, Mendoza & Rojas, 2008). La historia de vida tiene un carácter instrumental, el cual desde su “enfoque biográfico” constituye una orientación que lo sitúa en un determinado marco conceptual, ético y epistemológico (*ibid*, p.30). Al solicitar a un narrador que relate su vida, además de la petición explícita de los contenidos que interesan investigar, existe una solicitud implícita: la de tomar una posición frente a lo que cuenta (*ibid*, p.31). Por ello, es fundamental delimitar aquello que se busca en el contexto de la investigación del patrimonio inmaterial del tramo (ver “Anexo 1: Pauta entrevistas”).

El instrumento que se utiliza es la “entrevista cualitativa” (Garcés, Ríos & Suckel; 1993) la cual se caracteriza por ser semi-estructurada para que fluya en una conversación sondeadora y flexible. Esta metodología, enmarcada en la disciplina de la “historia oral”, busca acceder al conocimiento del entramado simbólico del que surge el punto de vista del actor social. Esta disposición a “buscar, escuchar, registrar y

sistematizar la voz de los sujetos sociales tiene la intención de adquirir un mayor conocimiento sobre la historia y la comprensión de problemas del mundo contemporáneo” (Aceves, 2012: p.11)

Los entrevistados son antiguos trabajadores ferroviarios que vivieron el apogeo de la industria de FFCC e integrantes de las agrupaciones que buscan poner en valor el patrimonio ferroviario (Fig. 3). Cabe destacar que cada uno se identifica claramente en la investigación¹, dado que son actores sociales escogidos “con pinzas”, representativos de un grupo social particular, dispuestos a hacerse cargo de su relato. De esta forma, a partir de los distintos enfoques personales, se busca construir una interpretación articulada sobre el legado en torno al ferrocarril, vinculándolo a los procesos de valoración del patrimonio ferroviario local (ver “Anexo 2: Entrevistas”).

Finalmente, la información recopilada se estudia en el Capítulo II a través de un “análisis de contenido” (Krippendorff, 1990) donde la “unidad de análisis”, es decir, el proceso de urbanización en torno al ferrocarril, se categoriza según sub-intervalos de tiempo que van dando cuenta de las transformaciones socioterritoriales del tramo. En la última parte del Capítulo III comienza una síntesis interpretativa y análisis de resultados que dan lugar a las conclusiones.

¹ En la última parte del Capítulo III se identifican extractos de su relato, junto a su retrato fotográfico.

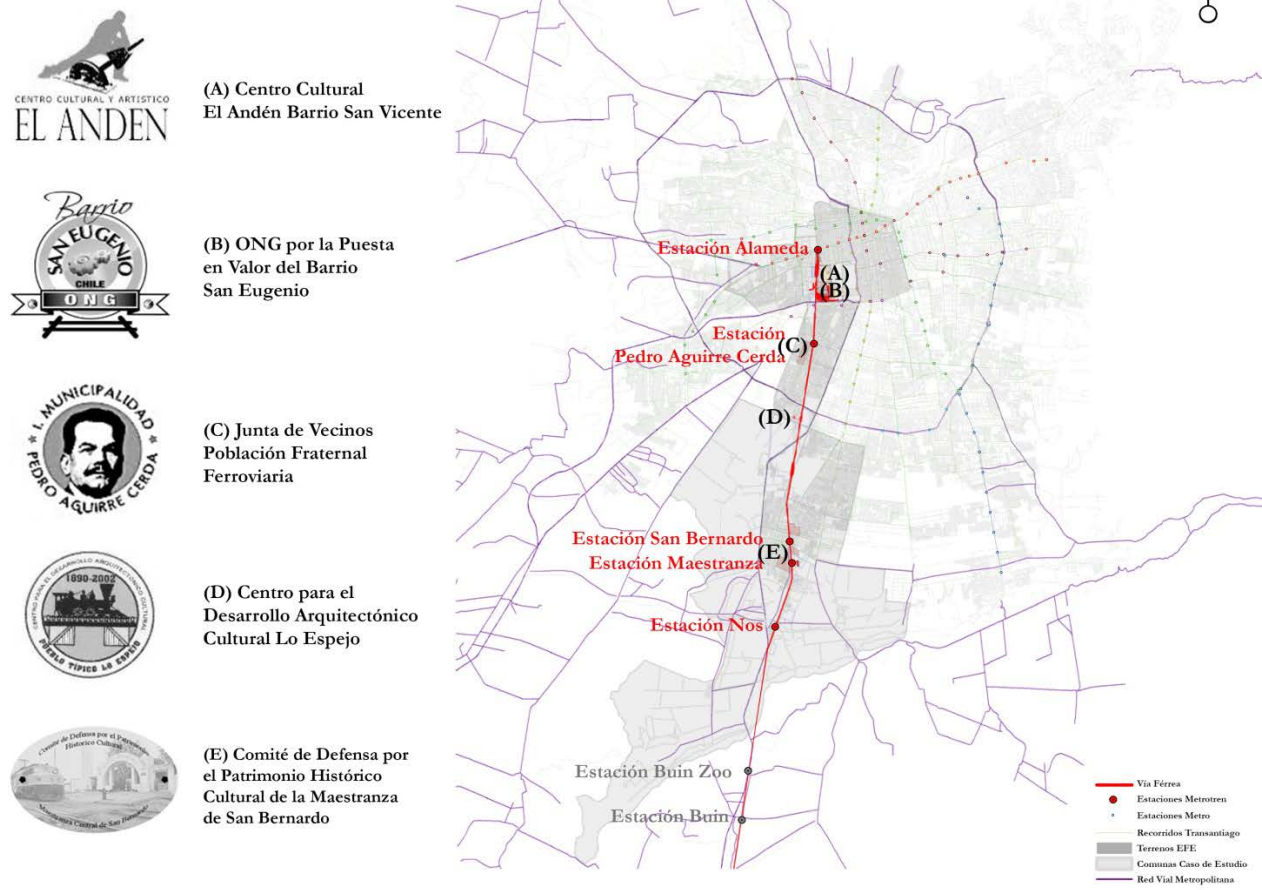
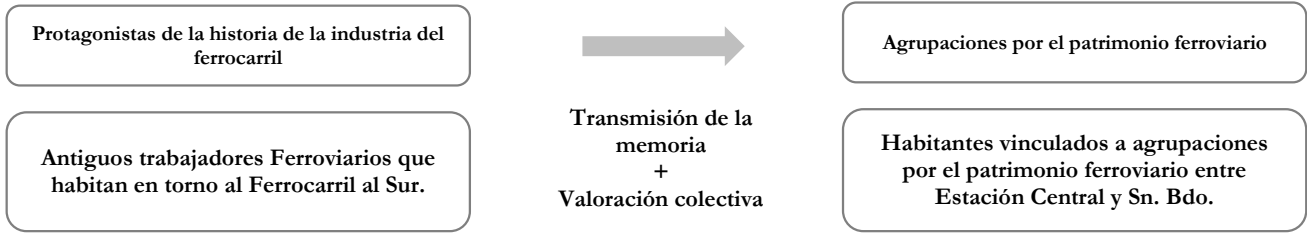


Fig.3: Esquema metodológico del objetivo 3. Fuente: Elaboración propia

Para el objetivo específico 4.

Poner en perspectiva el concepto paisaje cultural urbano ferroviario.

A modo de conclusión, a partir del análisis de resultados, se desarrollan lineamientos para una propuesta de gestión integrada.

Junto a la síntesis interpretativa de la investigación se integra, de forma secundaria, la visión de las autoridades políticas locales y técnicas que involucran el tramo de estudio (municipios y EFE). Se analizan los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) vinculados, otros documentos de archivos de cada institución y proyectos urbanos vinculados al caso. Para esto se realizan entrevistas semiestructuradas a autoridades técnicas y políticas involucradas que buscan comprender el conocimiento del valor histórico y las proyecciones del tramo. Esta visión se vincula analíticamente a las proyecciones de las agrupaciones entrevistadas y se realizan lineamientos para una planificación integrada, coherentes con el marco teórico propuesto (Fig. 4).

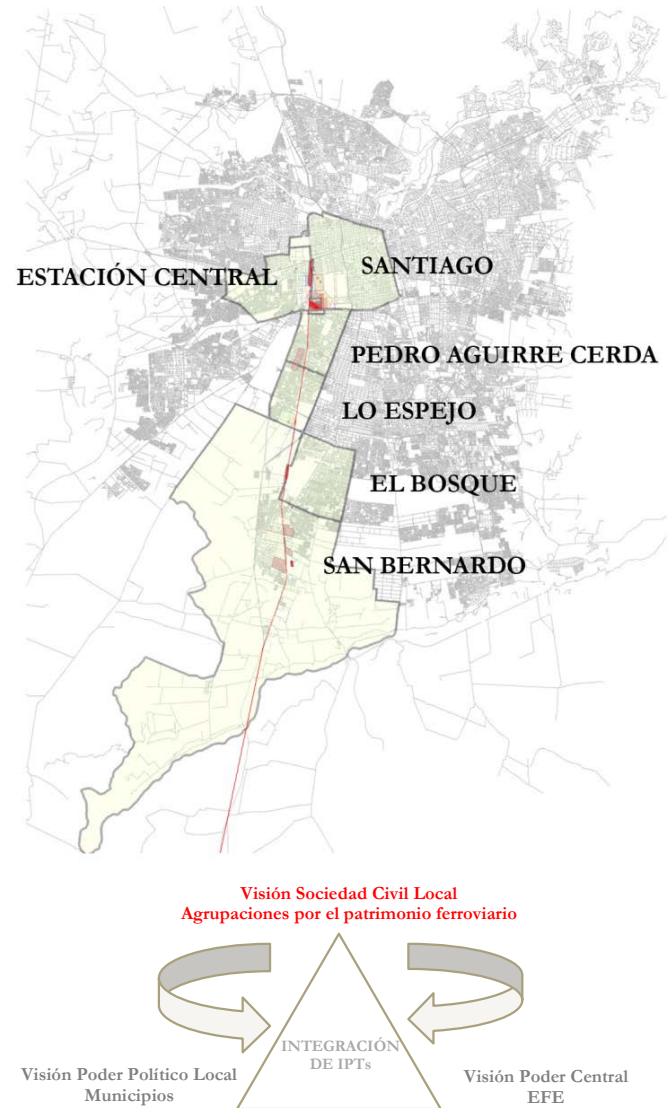


Fig. 4: Esquema metodológico para el Objetivo 4 Fuente: Elaboración propia.



**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, Poema Maestranzas De Noche, 1923).

Interior Pabellón Central de la ex Maestranza de San Bernardo. Fuente: Propia.

CAPÍTULO I.

PATRIMONIO FERROVIARIO COMO CONFIGURADOR DE UN PAISAJE CULTURAL URBANO.

En este capítulo se define el enfoque teórico de la tesis, 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 concepto de paisaje permite entender la infraestructura del ferrocarril como un configurador inmerso en dinámicas socioterritoriales complejas. El resultado de las transformaciones trae como consecuencia un nuevo paisaje urbano, que puede contener en sí un paisaje cultural cuando éste se percibe como un texto legible al cual se le puede agregar significados a partir de nuevas interpretaciones. Estos rasgos comunes llevan a reencontrarse y establecer vínculos perceptuales que involucran la relación “forma-territorio-relato”.

En este punto es relevante el proceso de valoración por parte de quienes lo interpretan, ya que el paisaje contiene elementos que sólo al ser valorados en conjunto pueden ser considerados como patrimonio cultural.

1. 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: p.6). La infraestructura de este sistema impulsó el crecimiento urbano (De Ramón, 2000: p.144) y determinó nuevas formas de relacionarse con los lugares. 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: p.7). En este sentido, los vestigios del sistema ferroviario como patrimonio cultural², constituyen una categoría que engloba tanto lo material como inmaterial.

² 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 incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.

Sobre su valoración, primeramente cabe destacar que en Chile no existe ley sobre patrimonio cultural, sino sólo la Ley N°17.288 de 1970 que legisla sobre monumentos nacionales. Dicha ley establece que "los lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico"³, 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, ni una forma efectiva de protección del patrimonio ferroviario, aunque sí existen diversas agrupaciones que reivindican su valoración y han conceptualizado el término de alguna manera, como la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, Amigos del Tren, Instituto Ferroviario⁴, entre otras.

En este contexto, se presenta un análisis sobre cómo el patrimonio ferroviario debe ser aproximado en su dimensión de complejo material e inmaterial, y desde su valoración socioterritorial.

³ Ley N°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>

⁴ Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario [en línea]. Disponible en: <www.acpf.cl>. Amigos del Tren [en línea]. Disponible en: <www.amigosdeltren.cl>. Instituto Ferroviario [en línea]. Disponible en: <www.institutoferroviario.cl>.

1.1. *Material.*

A fines de siglo XX el patrimonio ferroviario material se comenzó a clasificar dentro de las producciones arquitectónicas valorizadas como expresión de la cultura industrial. Esta postura surgió en Europa debido a la destrucción de edificios construidos durante la industrialización y a la “necesidad de evitar que esta historia táctil de hierro y concreto (...) se pierda irreversiblemente” (Araneda [et al.], 2010: p.66). Álvarez⁵ (2007) indica que el patrimonio vinculado al reciente período industrial ha generado un progresivo interés por la posibilidad de conservación y reutilización de sus vestigios físicos. Sostiene que las huellas de la industrialización se han convertido en nuevos bienes culturales y en recurso 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 avocados estos territorios” (*ibid.*: p.37)⁶.

En este contexto, el patrimonio ferroviario material inmueble más reconocido son las estaciones. Éstas se valoran por cómo a través de su

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 de FFCC como expresión arquitectónica viene de un análisis de sus componentes, los que se estratifican de acuerdo a la funcionalidad que define su existencia. Según 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, cubriéndolos con una cercha (Alonso, 2005: p.217). En el tramo de estudio se encuentra Estación Central dentro de la primera tipología, cabecera jerárquica del Ferrocarril al Sur, y todas las demás -ex estación Lo Espejo, estación PAC, San Bernardo, Maestranza y Nos de Metrotrén- en la segunda tipología.

Las maestranzas de FFCC también son importantes referentes arquitectónicos de la industrialización y del patrimonio ferroviario. La expansión de las actividades industriales y los complejos productivos se desarrollaron 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

⁵ 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)

⁶ Cabe destacar que en Chile no existe ley que incluya los conceptos de patrimonio industrial o arqueología industrial. En cuanto a los monumentos arqueológicos, estos 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, no así para el patrimonio industrial (Pizzi [et al.], 2010: p.24).

ello el nacimiento de la “ciudad industrial” como núcleo de concentración urbana en torno a ellas, desvinculándose 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 a los procesos de trabajo en serie dados en su interior. Casi siempre son alargados, de gran altura para que en su interior cupiese la máquina, integrando rieles para llevar las piezas, sistema constructivo de hormigón armado y lenguaje arquitectónico moderno de diseño simplificado (Ortega [et. al], 2009: p.20).

Dado que inmediatamente después a 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 comienzan a construir conjuntos de vivienda para sus obreros. Este tipo de urbanización circundante también es parte del legado del desarrollo de FFCC. Las poblaciones ferroviarias, pese a que fueron construidas durante la industrialización, se categoriza como arquitectura industrial más a título nominal que morfológico, ya que su diseño se emparenta más bien a los diferentes modelos de vivienda popular del momento (Álvarez, 2003: p.2). 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, destacando que las superficies de estos conjuntos fueron significativamente mayores que 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” (*ibid*: p.123).

Por otra parte, se encuentra el patrimonio ferroviario material inmueble. Estos son 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:p.12-13). De esta forma, se comprenden todos los bienes generados y utilizados en el desarrollo histórico del transporte e industria ferroviaria.

Por esta razón, el medio de transporte del ferrocarril también es parte del patrimonio ferroviario. Antes de FFCC, la red de carros tirados por caballos o “carros de sangre” eran el medio de transporte público más veloz en Santiago⁷. Posteriormente, el automóvil o el avión fueron continuadoras de una revolución que se inició con la locomotora a

⁷ “Los sistemas de transporte público en Santiago. Carros de Sangre”. Publicado en Memoria Chilena [en línea]. Disponible en <<http://www.memoriachilena.cl/temas/dest.asp?id=sistemasdetransportecarros>>

vapor (Alliende, 1993: p.9). En Chile la modernización de FFCC comenzó con la instalación de la MSE y luego llegó a su climax con la MCSB, la cual permitió reparar 30 locomotoras por mes y, luego, la iniciación de la tracción eléctrica que trajo una reducción considerable de los tiempos de viaje (Thomson y Angerstein, 1997: p.106). 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, estando algunas de ellas declaradas MH subcategoría mueble.

1.2. Inmaterial.

El concepto de patrimonio inmaterial fue definido por UNESCO (2003) en la “Convención para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial”, donde se reconocen “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” (*ibid*, p.2). Desde esta definición, el legado 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 un diálogo efectivo entre las comunidades, pero por el otro, también traen consigo fenómenos de

intolerancia, riesgos de deterioro, desaparición y destrucción lo inmaterial (*ibid*: p.1).

En este contexto, para la definición del patrimonio ferroviario inmaterial en el territorio de estudio es necesario sumar 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” (*ibid*: p.51): aunque los orígenes del grupo sean diversos, “la identidad del lugar es la que lo funda, lo reúne y lo une”. De esta forma, las infraestructuras, los muebles e inmuebles, y la urbanización circundante se comprenden en conjunto, como un espacio con significado cultural para sus habitantes. Es decir, más allá de las estructuras materiales, funcionales u obsoletas, el tramo de estudio se entiende como un territorio con contenido sociocultural, producto de un proceso histórico que lo sitúa dentro de un contexto urbano (Araneda [et al.], 2010: p.30). Emerge con esto un territorio cultural en el que se incluyen los barrios aledaños y sus modos de vida, es decir, los habitantes y sus subjetividades.

Para comprender esto, se indaga en la “memoria colectiva” para reconstruir la historia social del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo, entendiendo que se ha constituido a partir de las vivencias de sus protagonistas. 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 Halbwachs (1950) 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” (*ibid*: 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, existiendo una relación dialéctica indivisible entre ellas.

La memoria de las comunidades siempre se sustentan en hitos, “lugares de memoria”⁸ (Nora, 1993: p.19), que “se hacen presentes en el relato cuando son requeridos, debido a que son elementos que tienen una misión identitaria. La comunidad puede mirarse a sí misma y contemplar su devenir gracias a estos elementos reconocibles” (Araneda [et al.], 2010: 31).

⁸ 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. La expresión inglesa “legacie” (legado) es más adecuada para caracterizar la colección de “lugares memorables”, los cuales en su diversidad nos entregan una imagen de lo que, por ejemplo, es Francia según Nora. Se caracterizan por una fuerte carga de simbolismo y están arraigados en las convenciones y costumbres sociales, culturales, y políticas. Se modifican en la medida que cambian las maneras de su recepción, apropiación, uso y tradición.

Sobre cómo se ha comprendido y registrado el patrimonio ferroviario inmaterial, la investigación “Rieles del Tiempo: patrimonio ferroviario de la Provincia de Quillota” (Araneda [et al.], 2010) marca un precedente. Se categoriza la memoria ferroviaria en tres ejes: “vida cotidiana” referido al sistema de vida que se desarrolló en torno a las estaciones e industria del ferrocarril; “hitos de la memoria”, referido a diversos episodios históricos que condensan relatos y percepciones colectivas; y finalmente, la “pérdida” entendida como la percepción actual sobre la actual obsolescencia⁹.

1.3. Valoración.

Cada sociedad entrega dimensiones y particularidades a lo que considera proteger, de acuerdo a sus acervos históricos, culturales e institucionales, en consonancia a su propio proceso de construcción y reafirmación de su identidad. Sobre esto, 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 lo que ha existido alguna vez y ya no existe”, constituyendo “un eslabón imprescindible e indesplazable de una cadena evolutiva”. Así, toda actividad humana del que se haya conservado testimonio tendría el

⁹ En este estudio cabe destacar que el medio de transporte está inactivo y el contexto territorial es mayormente rural, a diferencia del caso de estudio, donde el transporte está activo, tanto carga de pasajeros como de transporte y todo el contexto es urbano, desde el pericentro sur poniente donde se ubica Estación Central, hasta la periferia sur del área metropolitana donde se ubica San Bernardo.

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” (*ibid*: p.24).

A mediados del siglo XX, desde la necesidad de institucionalizar la protección, surge la expansión de las prácticas patrimoniales. En 1972 la “Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural” de la UNESCO define el concepto de “patrimonio universal” calcándolo como MH, proclamándose así la universalidad de un sistema de pensamiento y valores (Choay, 1993: p.191). Este gran proyecto de “democratización del saber” estuvo animado por la voluntad de erradicar las diferencias y privilegios en el goce de los valores intelectuales y artísticos (*ibid*: p.193). Así, el término “cultura” se generalizó y el término ya no se remite a una sola unidad de conocimiento¹⁰.

Dentro de estos nuevos procesos de valoración se encuentra el concepto de “patrimonialización”, que considera la noción de patrimonio como “construcción social” (Dormaels, 2011: p.7), resultado de un proceso de significación simbólica soportada por un objeto -material y/o inmaterial- que se vuelve patrimonial para un colectivo social. En este proceso surgen nuevos valores de uso y valores

¹⁰ Actualmente existen una amplia diversidad de tipos de cultura, por ejemplo, “culturas minoritarias”, “cultura popular”, “cultura de la pobreza”, etc.

simbólicos, y lo que se denomina como “patrimonio” es el conjunto de significados e interpretaciones que surgen entre objeto e individuos (*ibid*: p.8). Por otra parte, la patrimonialización también se refiere a un “proceso voluntario de incorporación de valores socialmente construidos”, contenidos en el espacio-tiempo de una sociedad en particular (Bustos, 2004: p.2). La apropiación y valoración como acción selectiva se expresa en acciones concretas que permiten construir “referencias identitarias durables” (*ibid*: p.3).

Como se indicó, en Chile no existe ley de protección del patrimonio y, por esta razón, es que desde la sociedad civil ha surgido la inquietud de generar la primera “Ley de Patrimonio en Chile”¹¹. Efectivamente, el problema legal de la valoración del patrimonio por parte del Estado se trata no sólo de una preocupación ciudadana, sino el propio Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) ha hecho explícito que significa “un desafío importante cambiar o evolucionar en términos de la comprensión conceptual de lo que se tiene como protección del patrimonio, (...) necesitamos incorporar figuras nuevas a la protección que reconozcan la relevancia que ha empezado a cobrar el factor

¹¹ En el “Primer Consejo Ciudadano del Patrimonio” realizado el 21 de Marzo de 2012, las 15 primeras organizaciones adherentes resuelven impulsar, junto a todos los ciudadanos que quisieran integrarse, un “Plebiscito por una Ley de Patrimonio Cultural para Chile”. Éste se realizó el Día del Patrimonio 2012 y cabe destacar que en Barrio San Eugenio se instalaron urnas durante la Ruta Patrimonial del 3 de junio de 2012, en Plaza Yarur, Plaza Jorge Montt y al interior de la Población Central de Leche.

territorial”¹². Es decir, gracias a la instalación de la discusión por parte de la sociedad civil en varias esferas de lo público, las autoridades han pasado de una visión “monumentalista” a una más integral, que comprende la necesidad de protección efectiva del patrimonio urbano e inmaterial.

Cabe destacar el aumento de Zonas Típicas (ZT) declaradas por el 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 & Ibarra: 2010: p.27). Otro dato sólo de Santiago: desde 1990 se han declarado 16 ZT, donde sólo 6 fueron a petición de algún organismo del Estado y las 10 restantes a partir de 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, surgiendo éstas en su mayoría a partir de la solicitud de agrupaciones de la sociedad civil organizada, es decir, a partir de la propia gestión de sus habitantes.

¹²De la Cerda, Emilio (2011). *Se ha pasado desde una visión monumentalista a una visión más global referida al patrimonio*. Entrevista en Plataforma Urbana [en línea]. Disponible en: <www.plataformaurbana.cl/archive/2011/08/22/entrevista-a-emilio-de-la-cerda--ha-pasado-desde-una-vision-monumentalista-a-una-vision-mas-global-referida-al-patrimonio>

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 (1993) advierte que las conductas asociadas a la valoración¹³ “se encuentran inmersas en estratos de significaciones cuyas ambigüedades y contradicciones articulan y desarticulan dos mundos y dos visiones de mundo” (*ibid*: 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 la investigación esta noción ambivalente es 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 el antagonismo de estos dos sistemas de valores.

Finalmente, es necesario contextualizar la tensión en que se encuentra el patrimonio y su valorización cuando éste surge como herencia popular, y no desde las clases acomodadas. 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

¹³ El concepto valoración se relaciona con valorización, por ello la ambigüedad del término. *Valorar* se refiere a la acción de señalar el valor de algo, y *valorizar* se refiere más bien a la acción de aumentar el valor de algo.

lucha material y simbólica entre las clases, las etnias y los grupos” (*ibid*: p.18). Las actividades destinadas a definirlo, preservarlo y difundirlo, incurren en cierta “simulación al pretender que la sociedad no está dividida” (*ibid*: p.17). Los sectores que poseen mayores recursos políticos y económicos en las ciudades, no sólo definen cuáles bienes merecen ser conservados, “sino también disponen de medios financieros e intelectuales, tiempo de trabajo y de ocio, para imprimir a esos bienes mayor calidad y refinamiento” (*ibid*: p.18).

Esta desigualdad estructural, materializada fuertemente en tramo de estudio en el contexto metropolitano, ha significado una desventaja que ha impedido su desarrollo pleno. Ribeiro (en *ibid*: p.19) señala que el patrimonio cultural de los obreros casi nunca se archiva. La “memoria popular”, en la medida en que depende de las personas, “es una memoria corta, sin los recursos para alcanzar la profundidad histórica que logra el patrimonio reunido por los intelectuales” (*ibid*: p.19). 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, una visión que da luces propositivas de cómo llevar este complejo desafío es la que propone Sabaté¹⁴(2004), acuñado desde el concepto de paisaje cultural, el que se revisa en profundidad más adelante.

2. Paisaje cultural urbano: una forma de interpretar el territorio.

El tramo ferroviario de estudio y su entorno inmediato se busca comprender desde el concepto de “paisaje cultural urbano” con el fin de reconocer en éste una condición de “territorio-conjunto”, a pesar de las discontinuidades físicas que puedan existir por encontrarse inmerso entre otras dinámicas de la ciudad. En este contexto, sólo el término “paisaje” se encuentra vinculado a un territorio, entendido desde la relatividad de quién y cómo se mira: involucra una subjetividad referida a un territorio interpretado (Lanuza, 2008: p.8). Por esta razón, es necesario especificar ciertas definiciones que establezcan la operatividad del concepto.

Originalmente “paisaje cultural” fue definido por UNESCO (1992) como aquellos lugares que representan una combinación entre la fuerza

¹⁴ Dr. arquitecto y economista. Catedrático de Urbanismo de la E.T. S. de Barcelona. Profesor en diversas universidades europeas y americanas, ha desarrollado su actividad profesional en el campo urbanístico, y en tres ocasiones ha sido galardonado en la convocatoria de los Premios Nacionales de Urbanismo.

de la naturaleza y el trabajo del hombre, ilustrativos de la evolución de la sociedad humana en el tiempo. De esta forma, se remitía específicamente a un paisaje de configuración rural, desde el binomio “naturaleza-cultura”, ámbito geográfico asociado a un evento o actividad que contiene valores estéticos y culturales (Sabaté, 2004: p.1). Pero actualmente se ha ampliado el concepto hacia la existencia de paisajes culturales en la ciudad, desligándose así de la mirada sublime o visión romántica de un entorno de belleza singular. Según Cabeza (2010) esta categoría es válida para los sectores urbanos, considerando que las ciudades se han transformado en territorios donde vive la mayor parte de la humanidad. Las grandes ciudades han ido definiendo en su interior espacios con significado cultural, “como el caso del paisaje cultural de la MSE, espacio dedicado a la actividad industrial de FFCC, que se ha ido construyendo a través del tiempo(...) y que cualquier persona que lo ve comprende que es un paisaje diferente”¹⁵.

Por otra parte, un “paisaje urbano” es posible de identificar al descubrir su configuración, es decir, descubriendo una organización coherente de formas físicas en un espacio-tiempo, capaz de representar símbolos de la vida urbana y evocar imágenes comunicables de su historia (Real,

¹⁵ Entrevista realizada por Luis Rojas y Félix Reigada a Ángel Cabeza (2010), arqueólogo y miembro activo de ICOMOS Chile y Vicepresidente para las Américas del Comité Científico Internacional de Patrimonio Inmaterial de ICOMOS [en línea]. Disponible en: <<http://vimeo.com/9606296>>

2009: p.9). En este contexto, el concepto de “paisaje cultural urbano” recoge numerosos escenarios de las actividades de la sociedad en el territorio donde “intervienen acciones temporales heterogéneas, permanencias de larga duración e inflexiones brutales, procesos de sedimentación y de desórdenes” (Aguilar en Pizzi, 2009: p.12). Los elementos que lo componen se modifican, y en estas transformaciones quedan evidencias de la configuración y de los procesos socio-históricos que le dan forma al territorio.

En este contexto, el configurador del paisaje cultural urbano del tramo de estudio es el ferrocarril, desde el cual se genera un “territorio-conjunto” entendido por la relación con sus habitantes con la infraestructura y la valoración del patrimonio ferroviario.

2.1. Configuración.

La palabra paisaje se utiliza frecuentemente en la expresión configuración territorial. Ésta es el conjunto de elementos (...) que caracterizan físicamente un área (...) juntado objetos pasados y presentes en una construcción transversal¹⁶.

Las relaciones entre ciudad y sistema de transporte ferroviario, según Aguilar (en Pizzi, Valenzuela & Benavidez, 2009) es “uno de los aspectos más interesantes de la historia urbana desde hace un siglo y

¹⁶ Santos, 2000: p.89.

medio”. Su análisis lleva a contemplar cómo las variables socioeconómicas, culturales, medioambientales y urbanísticas se manifiestan como impactos en el territorio físico. Sus huellas “incidieron fundamentalmente en las diferencias potenciales territoriales, en la accesibilidad, en el efecto barrera y en la ordenación urbanística” (*ibid*: 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 tuvieron carácter homogéneo se desintegran y como lo afirma Garré (2001:p.17) “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”.

Por otra parte, la configuración de un paisaje se puede entender más allá de lo físico, cuando existe una valoración de por medio. Las ciudades se construyen dejando huellas de sus transformaciones y alteraciones. Algunas de estas son reconocidas como patrimoniales y perduran en el tiempo, otras son destruidas y quedan como legado de la memoria urbana. Esto va configurando un “paisaje urbano patrimonial” (Cicchini y Escobar, 2005), que considera el patrimonio 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” (*ibid*: p.134).

La configuración de los paisajes urbanos patrimoniales “no se deben leer como piezas sueltas, sino integradas a la vida urbana” (Real, 2009: p.9), donde uno de los componentes más importantes es la relación del habitante con el espacio público y la dinámica que implica que sea éste considerado como “el espacio de todos”. 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 van adquiriendo (Real, 2009: p.9).

2.2. Interpretación.

El paisaje es un constructo, una elaboración mental (...) no es sólo un ente objetual (...), sino que se trata de una relación subjetiva entre el hombre y el medio en el que vive, relación que se establece a través de la mirada¹⁷

El paisaje es interpretable. Se presenta como un texto legible al cual se le puede agregar significados a partir de nuevas interpretaciones. La continua búsqueda de rasgos del lugar lleva a rencontrarse y establecer vínculos perceptuales que involucran la relación “forma-territorio-relato”. La interpretación del paisaje cultural urbano se realiza por

¹⁷ Maderuelo, 2005: pp. 12 y 17.

medio de una lectura de sus componentes, teniendo en cuenta las características y variables que no resultan unívocas, ya que la movilidad y temporalidad no son constantes. Pero al final, “el consenso colectivo es el que prima” (Real, 2000: p.38).

En este punto es relevante la valoración por parte de quienes interpretan. El paisaje contiene elementos que al ser valorados en conjunto pueden ser considerados patrimonio cultural. (*ibid*: p.39). Gómez (2006) expone que el paisaje, desde el punto de vista de percepción, está compuesto, en primer lugar, por la *forma visual* o 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. Es el contenido mismo del espacio y de las acciones que le dan su razón de ser, mostrando su pasado, presente y significado actual (*ibid*: p.4).

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 el término “tiempo concreto” lo indica como materia de análisis y proyecto urbano, es decir, no desde la añoranza, sino “desde la

virtualidad de futuro que siempre tiene lo que llamamos de forma imprecisa, pasado” (*ibid*: p.5). En este sentido, desde la interpretación histórica es posible detectar las “líneas de fuerza” del territorio y la “potencialidad virtual” contenida en las preexistencias.

Por otra parte, la interpretación es importante no sólo para valoración local, sino también para su reconocimiento por parte de un sector más amplio de la sociedad, lo que determina la toma de decisiones de intervención del territorio. De esta forma, los paisajes culturales urbanos se transforman en lugares comunicativos, desde donde surge la necesidad de identificar recursos interesantes para ofrecer una interpretación atractiva. Estos territorios tienen la potencialidad de narrar una historia, capaz de atraer visitas e inversiones, de descubrir oportunidades de proyectos y de situar al territorio hacia un nuevo impulso de desarrollo económico (Sabaté, 2004: p.9).

2.3. Planificación.

¡Qué lección más hermosa de cómo lugares y acontecimientos bastante comunes pueden resultar extremadamente significativos, de cómo la preservación no va dirigida exclusivamente a una élite intelectual; pero también de cómo el desarrollo basado en el patrimonio demuestra ser a la vez un buen negocio!¹⁸

¹⁸ Sabaté, 2004:p.8

Para promover el desarrollo del paisaje cultural urbano del tramo de estudio desde sus valores patrimoniales, es necesario definir un enfoque específico para su planificación territorial y sostenibilidad en el tiempo.

En los últimos años se ha observado que las líneas de actuación de las ciudades han evolucionado desde los planteamientos de la “planificación estratégica”¹⁹, hacia otro más preocupado de potenciar valores inmateriales de la ciudad (Precedo, Orosa & Míguez, 2010: p.23). Según Fernández Güell (1997) la mayor parte de los planes estratégicos ponen un “énfasis, quizá excesivo, en los aspectos de competitividad económica y no se han esforzado por explorar la vía de desarrollo sostenible” (*ibid*: p.13). En cambio, las iniciativas que buscan el desarrollo sostenible de los paisajes culturales 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. Se trata de atraer actividades y de fomentar un “turismo cultural” respetuoso con los valores de aquel territorio, incrementando la autoestima de una comunidad (Sabaté, 2004: p.22).

Desde este enfoque, en Europa se han desarrollado numerosos proyectos y experiencias bajo la denominación de “parques patrimoniales”, donde el patrimonio ferroviario, industrial, cultural y natural, toma como base ambiciosos planteamientos para la práctica de la 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 correcta gestión de sus recursos (Sabaté y Schuster, 2001). En este sentido el patrimonio ferroviario es considerado un “bien cultural” que es re-presentado e re-interpretado a través de una “lectura actualizada, integrada y científica (Alvarez, 2007: 337)

En cuanto a la gestión, se considera que el “turismo cultural”, a través de la difusión e interpretación de sus valores, garantiza la proyección de los paisajes culturales urbanos. Junto con actividades educativas, es necesario incluirlos en los programas de desarrollo local, involucrando a los habitantes del contexto en nuevas fuentes de recursos al complementar el atractivo turístico del lugar (*ibid*: p.75). Sobre este tema, existen recomendaciones de cómo llevar a cabo las acciones en la “Carta de Turismo Sostenible” (1995) y la “Carta sobre turismo cultural” (1999) redactada por ICOMOS y el Comité Científico

¹⁹ La Planificación Estratégica comenzó a utilizarse como instrumento analítico y decisorio en el mundo empresarial a partir de la segunda mitad del siglo pasado. Luego se extiende a la gestión pública y actualmente se aplica también al campo de la planificación y gestión urbana (Parraguez, Rodríguez & Santander, 2006 y Fernández Güell, 1997).

Internacional de Turismo Cultural (*ibid*: p.80)²⁰. Cabe destacar que sus principios fundamentales se basan en que las comunidades anfitrionas deben involucrarse en la planificación de la conservación del patrimonio y que la gestión debe proporcionarles beneficios directos en los niveles de desarrollo económico, social y cultural.

De esta manera, el turismo actualmente es capaz de provocar dinámicas de regeneración de actividades, promueve la motivación y el compromiso social hacia la conservación del patrimonio, incentivando la educación, favoreciendo la multifuncionalidad en el territorio como equilibrio social y el valor del conjunto (*ibid*: p.75). Por esta razón es que en el tramo de estudio se buscará promover los valores patrimoniales desde este enfoque, aprovechando el papel de los lugares de memoria, así como la accesibilidad y la creación de sinergias de servicios y funciones en el territorio.

Finalmente, para que un paisaje cultural urbano tienda al desarrollo sostenible y sea reconocido por un sector más amplio de la sociedad es posible promover éste como “marca”, consecuente con sus vivencias colectivas. La marca crea una “ciudad de valor”, la cual “impulsada por un equipo público, con el consenso entusiasta de los ciudadanos y sus

organizaciones plurales”, define el estilo con que se quiere vivir y convivir (Puig, 2009: p.15). Este valor no se refiere al mero crecimiento económico, sino se trata de una apuesta por avanzar en un futuro compartido. De esta marca es posible el “rediseño” de la ciudad y la ciudadanía asume un liderazgo activo”. Desde “el marketing de la mutua confianza” los ciudadanos son el sustento para avanzar corresponsablemente (*ibid*: p.19). Para el caso de esta tesis, la marca es el patrimonio ferroviario reconocido por el colectivo de habitantes, para potenciar desde su valoración el desarrollo local y la imagen urbana del entorno.

²⁰ Estas Cartas no se analizan en profundidad dentro del marco teórico, pero sí son la guía para la definición de los lineamientos de gestión que se plantean en capítulo de las conclusiones.



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.)

Coche de pasajeros abandonado en la intemperie de la Maestranza San Eugenio. Fuente: Propia.

CAPÍTULO II.

ENTRE ESTACIÓN CENTRAL Y SAN BERNARDO (1905-1995): CONFIGURACIÓN DE UN PAISAJE CULTURAL URBANO FERROVIARIO

Los radicales procesos de transformación social, política y económica vividas en Chile durante el siglo XX, se han materializado en el espacio urbano del tramo de estudio de forma brusca, e incluso violenta en ciertos puntos, en ausencia del tamiz de una planificación urbana integrada con la ciudadanía local. Procesos como el declive de la industria de FFCC, el cambio estructural de la economía y la progresiva conurbación de Santiago y San Bernardo, determinaron que el paisaje de la “época de oro”, rural e industrial, se haya transformado hoy en un paisaje urbano periférico donde persisten intersticios de aquel “paisaje anterior”.

En este contexto, este capítulo busca dilucidar a través de la reconstrucción de la historia urbana en torno al Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo, los elementos claves que permiten demostrar la existencia y persistencia de un paisaje cultural urbano ferroviario.

1. Distancia entre dos puntos: poblamiento en torno a Estación Central y Estación de San Bernardo (1856-1899).

Cuando en 1856 se inauguró la Estación Central, primera estación de FFCC que se levantó en Santiago, situada en el entonces extremo poniente de la ciudad, conocida como “boca de la Alameda” (De Ramón, 200: p.156), se comenzó a construir en su entorno la barriada de Chuchunco. Se trataba de caseríos y ranchos instalados en la ex chacra del mismo nombre por parte de nuevos habitantes que venían desde el campo a la ciudad. Su instalación se dio por la cercanía a las fuentes de ingreso donde “ofrecían trabajo no permanente, pero abundante”, que permitía a los pobladores sobrevivir “con trabajos inciertos y mal pagados” (*ibid*, p.144). Hacia fines de siglo XIX, el entorno se comenzó a consolidar gracias al comercio que generó el terminal, configurándose así la peculiar imagen urbana del barrio de la Estación Central y rápidamente vivir “pa’allá pa Chuchunco” dejó de ser periférico a la ciudad (Cáceres y Lin, 2012)²¹.

La arquitectura de la primera Estación Central se trataba de un núcleo central con un sistema de pilares y cerchas cubriendo las cuatro naves

²¹ Indican que a pesar de que la tradición oral chilena ha cristalizado en la conciencia colectiva a “Chuchunco” como un lugar lejano, el sector apenas se instaló la Estación Central dejó de ser periférico. Lo demuestran a través de un plano de la época que muestra toda el área urbanizada e indican que su imagen de periferia sigue hasta hoy, a pesar de ser un gran (sub)centro de escala metropolitana.

de los andenes (Fig.5) (Basaez y Amadori, 1995: p.39). Esta tipología de corredores se repitió luego en las Estaciones de San Bernardo (Fig. 6) y otras estaciones a lo largo de Chile (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2010: p.83).

En 1884 se iniciaron gestiones para financiar la construcción de un nuevo edificio para la Estación Central por el gran desarrollo que tuvo FFCC del Estado, creado ese mismo año. La consolidación que adquirió el área Alameda-Exposición, hizo necesario ampliarla agregando dos secciones con estructura metálica y una torre reloj frente a la Alameda (Fig.7). Se demolieron los edificios laterales originales y se remplazaron por dos volúmenes de dos pisos de arquitectura *Beaux Arts*, para los servicios administrativos de FFCC (*ibid*, p.85). En 1897 se intervino nuevamente. Se reemplazaron 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 1897²² (Fig. 8).

Gracias a la construcción del Ferrocarril al Sur (1855-1913) (Alliende, 1933: p.44), la inauguración de la Estación de San Bernardo (1857), ciudad del sur más cercana a la capital en ese entonces, cuyo primer

²² EFE (2012). *Empresa. Historia. Estación Central* [en línea]. Disponible en: <<http://www.efe.cl/link.cgi/Empresa/283>>

trazado se realizó en 1822 y oficialmente fundada en 1830, significó un importante avance para aquella ciudad. Al día siguiente de su inauguración comenzaron los viajes normales entre ambas zonas urbanas, con cinco frecuencias diarias (Besoain, 1995: p.83). Así comenzó el desarrollo urbano de San Bernardo, evidenciado en mejoras de sus equipamientos públicos como la construcción de una nueva iglesia, mercado y la misma construcción del edificio de la estación (1868), con una planta rectangular y con un corredor estilo colonial (Fig. 6) (*ibid*, p.89). Luego, en 1898 se abrió la Plazuela de la estación, lo que contribuyó a convertir este lugar en un atractivo paseo (*ibid*, p.90). A fines de siglo la ciudad contaba con una serie de condiciones que hacían de ella “lugar placentero para vivir”, esto unido a sus condiciones ambientales “con un aire más fresco, hacían de San Bernardo el lugar preferido por la aristocracia santiaguina para veranear” (*ibid*, p.92).

En ese momento entre Estación Central y San Bernardo había una distancia, un paisaje no urbanizado (Fig.9), conformado por fundos y parcelas de agrado, en las cuales se comenzaron a construir casas particulares de familias de clase acomodada. Así 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”²³.

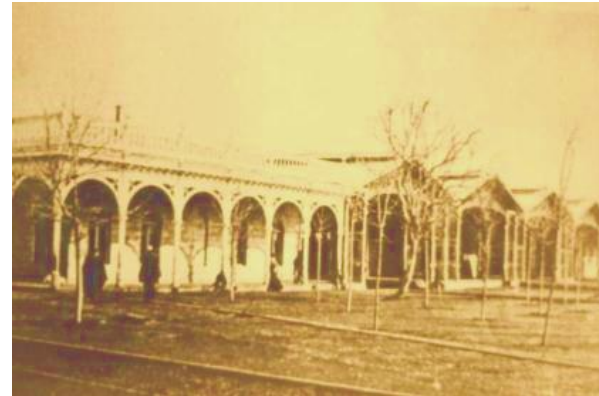


Fig. 5: Primer edificio Estación Central 1860. Fuente: Archivo Fotográfico EFE.



Fig. 6: Estación San Bernardo 1857. Fuente: Archivo Fotográfico EFE.

²³ Cita a Declaratoria *Zona Típica Sector Pueblo de Lo Espejo*. Decreto Exento N°00024. Santiago, Enero 2002 [en línea]. Disponible en: <www.monumentos.cl>



Fig. 7: Segundo edificio
Estación Central 1885.
Fuente: Archivo
Fotográfico y Digital
Biblioteca Nacional.



Fig. 8: Tercer edificio
Estación Central 1900.
Fuente: Archivo
Fotográfico EFE

1899

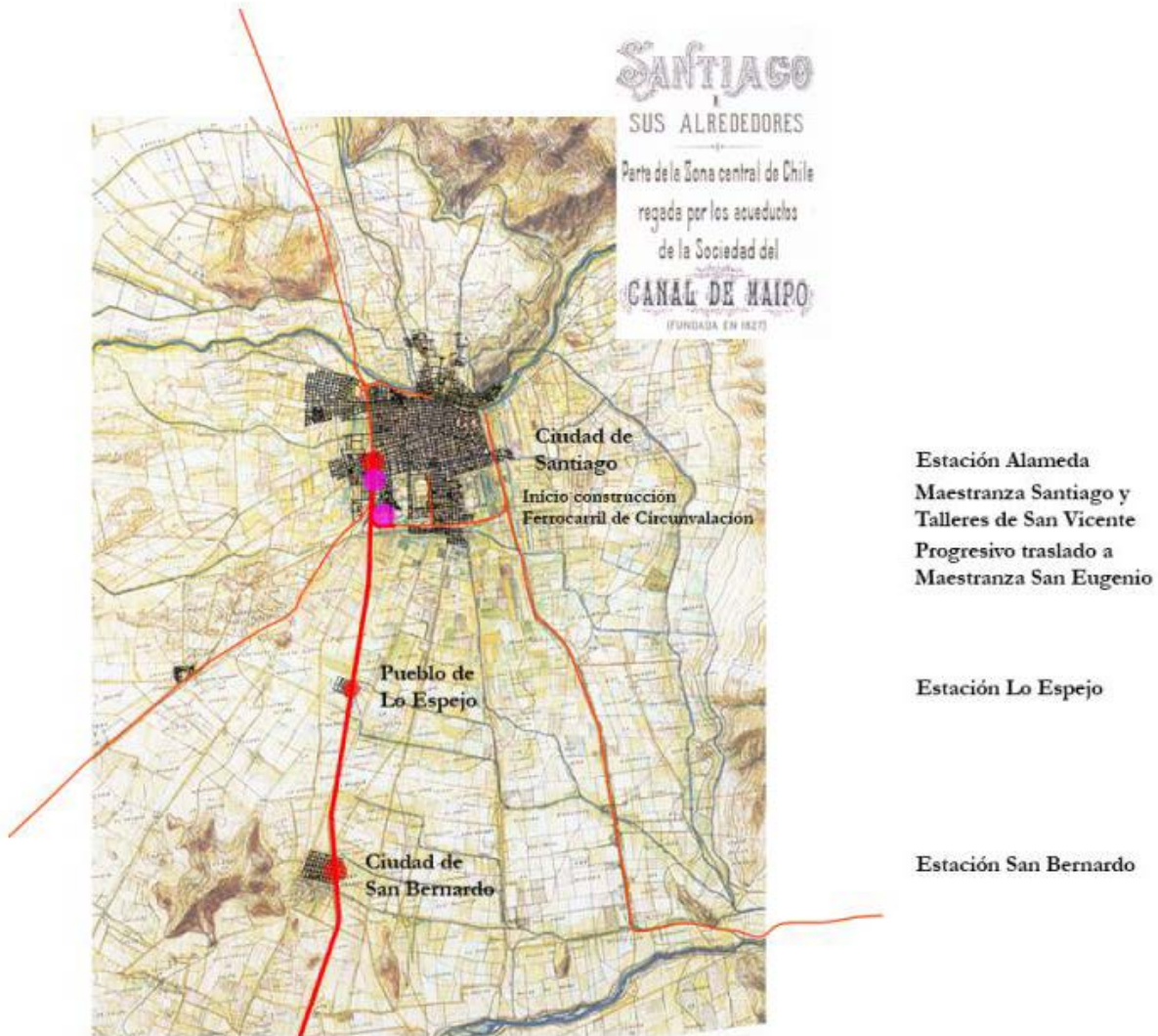


Fig. 9: Reconstrucción Cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur 1899. Fuente: Elaboración propia, en base a Planos "Expansión de Santiago" Observatorio de Ciudades UC y Plano "Santiago y sus alrededores" de Agustín Rengifo.

2. Primavera de FFCC: desarrollo y apogeo de la MSE y MCSB (1900 - 1950).

La ciudad de Santiago experimentó desde 1850 un proceso industrializador que tomó mayor cuerpo después de 1875 (De Ramón, 2000: p.164). Las fábricas optaron por ubicarse en los alrededores y en 1890 se comenzó a construir el Ferrocarril Santiago a Pirque, criticándose que el terminal de la Estación Providencia no estaba conectado con la de los FFCC del Estado en Estación Alameda. Esta situación obligó a construir el Ferrocarril de Circunvalación, “obra que se inició a partir de 1899 pero cuyos trabajos continuaron hasta agosto de 1901” (*ibid*, 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, Valenzuela & Benavides, 2010: p.15), transformaciones que definieron el génesis del paisaje cultural urbano del tramo de estudio.

2.1. MSE: núcleo urbanizador del sector sur poniente.

Según Vassallo y Matus (1943, p.223) en 1905 FFCC del Estado compró 147.762 m² de terreno en un sector a unos dos km. al sur de la Estación Alameda. Previo a esto, los trabajos de maestranza ferroviaria en la capital comenzaron en las cercanías de la Estación Alameda (Fig.

10), donde estaba la antigua Maestranza Santiago de locomotoras con escape de vapor (Fig.11) (Thomson, 2008: p.3).

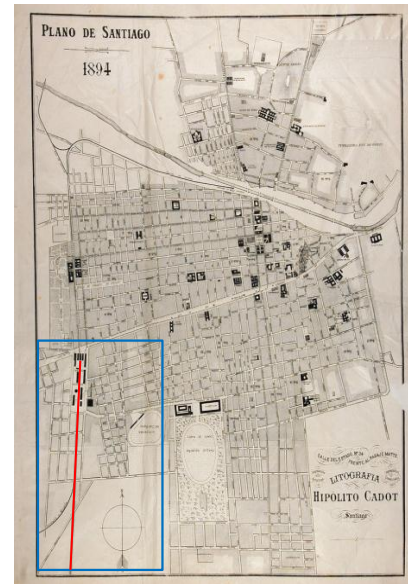


Fig. 10: Ubicación Maestranza Santiago y Talleres de San Vicente. Fuente: Plano de Santiago 1894, Memoria Chilena.

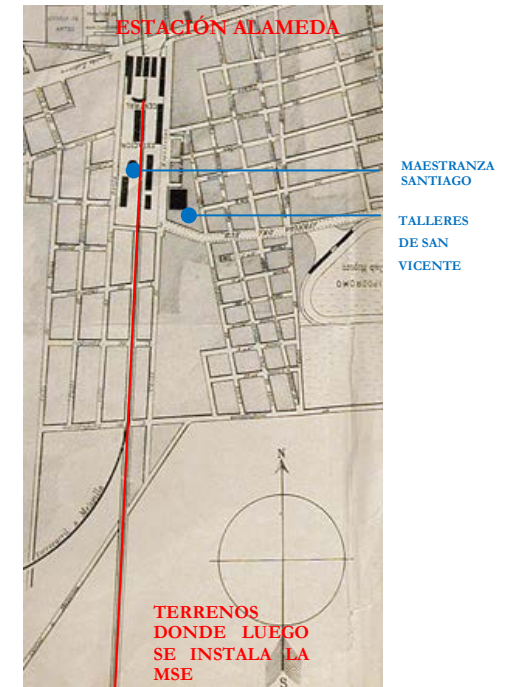


Fig. 11: Casa de Máquinas Maestranza de Santiago 1909. Fuente: Revista Zig Zag N°246. Santiago de Chile, 6 de Nov. 1909.

De esta forma, se comenzó a incorporar el entonces paisaje rural de sector sur de Santiago a la trama urbana de la ciudad (Fig.12). La llegada del tren permitió el emplazamiento de fábricas en una zona que hasta entonces había mantenido un carácter campestre, rodeada de chacras y canales de regadío (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2010: p.127).

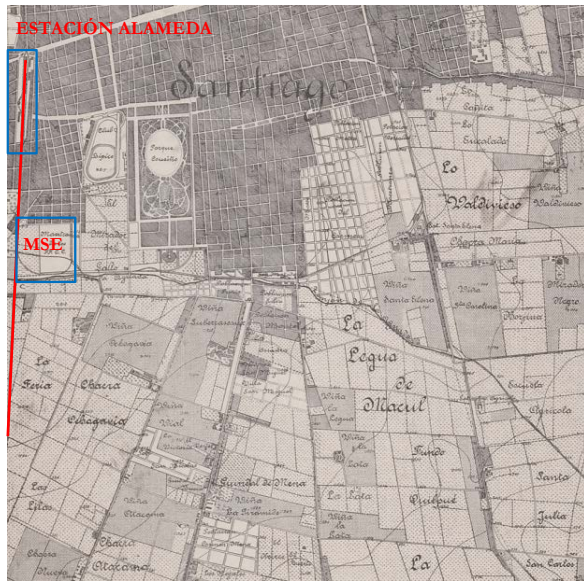


Fig. 12: Plano de Santiago 1919 expandiéndose hacia área rural sur. Fuente: Archivo Visual de Santiago

El desarrollo urbano e industrial generado en torno a la MSE se entiende por el contexto político y económico que vivía el país. La crisis mundial de 1929 obligó a dar un giro en la política económica: del “desarrollo hacia fuera”, basado en la exportación de recursos naturales en el contexto del libre mercado, se traspasó a una política de “desarrollo hacia dentro”, que se buscó lograr la mayor autosuficiencia

del país a través de la industrialización. 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: esta es la figura del llamado “Estado Benefactor” (Correa, [et, al]: 2001).

Según Thomson (2008: p.3), la construcción de la MSE partió quince años después de la compra del terreno, atendiendo el parque ferroviario del Ferrocarril al Sur, a San Antonio y de Circunvalación. Durante este período, 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 al Sur como por el de Circunvalación, hasta Estación Ñuñoa (Thomson, 2008: p.8). 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 FFCC del Estado y la promoción de FFCC como la mejor alternativa para el transporte de carga y pasajeros (Fig. 13, 14).



Fig. 13: Publicidad de FFCC del Estado para que comerciantes e industriales prefirieran este medio de transporte. Fuente: Revista “En viaje” 1939 año 6, n° 71.



Fig. 14: Publicidad de FFCC del Estado promoviendo el turismo desde el sur hacia la capital. Fuente: Revista “En viaje” 1939 año 6, n° 69.

La consolidación de este modelo de desarrollo basado en la industrialización significó importantes transformaciones a nivel urbano. 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 en base a adobe y madera, se transita al uso de estructuras de hormigón armado y fierro (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2010: p.97), confiriéndole mayores capacidades y una apariencia “moderna” a estos espacios productivos.

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 dando paso a la construcción de viviendas que albergaron a nuevos habitantes y conjuntos para técnicos y empleados de FFCC (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2010: p.125). Una de las características que distinguió esta nueva zona residencial de otras más acomodadas fue su producción en serie e intensivo uso de suelo (Arriagada, 2011: p.41).

Los primeros conjuntos de vivienda fueron construidos en este sector desde 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: p.42). Se establecieron en una capilla “localizada en la cercanía de los talleres ferroviarios” de la Estación Alameda (Flores, 2005: p.9). Fernando Díaz (60), habitante de una antigua casa de adobe de la calle Puerta de Vera en Barrio San Vicente, miembro de la pastoral de comunicaciones de la Basílica del Perpetuo Socorro, quien ha recopilado parte de la historia del sector, indica que la Maestranza Santiago y los Talleres de San Vicente fueron

núcleos de desarrollo importantes, que surgieron a mediados de siglo XIX paralelamente con los primeros FFCC del norte de Chile:

Meiggs, Wheelwright, Campbell, calles del conocido “Barrio Meiggs”, son ingenieros extranjeros que vinieron a desarrollar FFCC. Así uno se da cuenta que el “barrio ferroviario” de Santiago surge desde la Estación Alameda hacia el sur²⁴.

Guillermo Silva (79), también habitante de la calle Puerta de Vera, trabajó durante 1962 y 1995 como administrativo en FFCC 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 FFCC²⁵.

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 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 de cómo debían planificarse las ciudades, considerando los requerimientos de localización de los primeros barrios obreros en sus contextos urbanos (Hidalgo, 2002: p.84).

La primera población donde vivieron trabajadores ferroviarios en Santiago fue la Población San Vicente, construida en 1894. Ésta se emplazó en el costado oriente del eje del Ferrocarril al Sur, próxima a la Maestranza Santiago. Fue habitada en su mayoría por personal de FFCC, quienes arrendaban a la Sociedad San Vicente de Paul y contó con 232 viviendas (Arriagada, 2011:p.44, Hidalgo, 2002: p.89):

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 casas²⁶.

Luego, con el traspaso de las labores de FFCC 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 MSE²⁷ (Fig.15).

²⁴ Entrevista realizada a Fernando Díaz, 28 de diciembre de 2012

²⁵ Entrevista realizada a Guillermo Silva, 7 de enero de 2013.

²⁶ Entrevista realizada a Guillermo Silva, 7 de enero de 2013.

²⁷ En este período no existía red de alcantarillado, sino posteriormente se integra 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 FFCC del Estado.

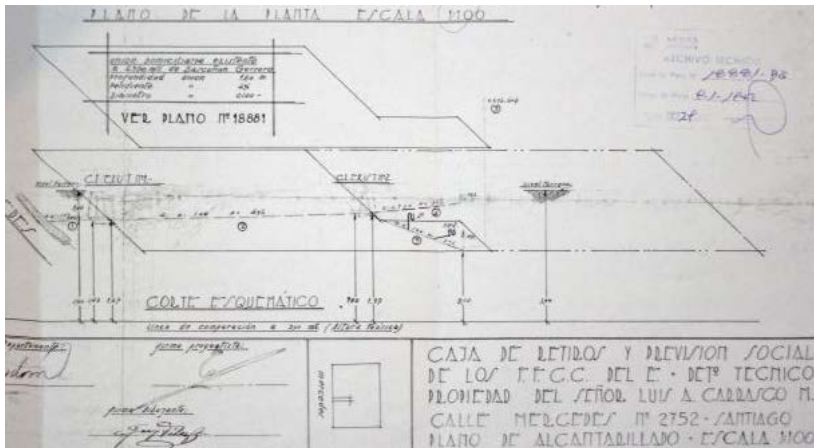


Fig. 15: Plano de alcantarillado vivienda ubicada en Población El Mirador, de la Caja de Retiros y Previsión Social de los FFCC del Estado, 1942. Fuente: Gentileza de Hugo Lizama.

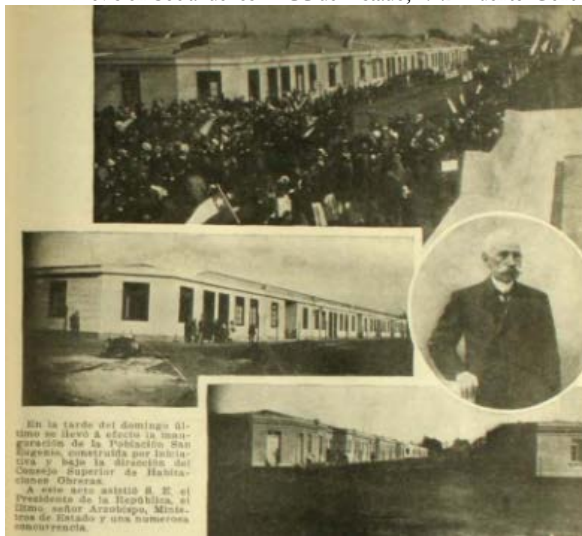


Fig. 16: Inauguración de la Población San Eugenio 14 de oct. 1911. Fuente: Revista Zigzag, en Año VI. N°347.

Por la amplia demanda de vivienda en el sector, 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 (Hidalgo, 2005: p.78), la que contó “con 100 casitas distribuidas en 100 manzanas que están separadas por avenidas anchas”²⁸, con diversas dimensiones, cantidades de habitaciones y diferentes precios (Fig.16).

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 erigieron con anterioridad. El conjunto se compuso por 270 viviendas distribuidas en 9 manzanas con 30 viviendas cada una (Arriagada, 2011:p.55). Ese mismo año se inauguró la Población Ferroviaria El Riel, al norte de la MSE, conjunto que agrupó edificación continua en torno a dos pasajes perpendiculares a Rondizzoni, las cuales fueron habitadas mayormente por maquinistas de FFCC y viviendas aisladas para empleados administrativos de mayor rango (Arriagada, 2011: p.50). Finalmente, en 1938 se construyeron por cuenta de la “Caja de Seguro Obligatorio” los Colectivos San Eugenio (Pizzi y Valenzuela, 2007: p.5). Compuestos por 4 edificios de 4 pisos cada uno, con patios interior, contó con 192 departamentos, desde 1 y 4 habitaciones (Arriagada, 2011 p.63), fue habitado mayormente por maquinistas y trabajadores de la MSE (Fig.17).

²⁸ Inauguración barrio San Eugenio. Publicada en Revista Zigzag (14 octubre de 1911.), Año VI, Numero 347 – 1.



Fig. 17: Maquinistas habitantes de los Colectivos San Eugenio junto a su locomotora a vapor en la MSE, hacia 1948. Fuente: Gentileza de Gladys Gonzalez.



Fig.18: Imágenes de las poblaciones para ferroviarios construidas en el sector sur poniente de Santiago. De arriba abajo, izquierda a derecha, Población San Vicente, Padres Redentoristas, San Eugenio Vieja, El Mirador, El Riel, San Eugenio Nueva y Colectivos San Eugenio. Fuente: Propia.

Además de este paisaje residencial que se comenzó a configurar²⁹, en todo el tramo de estudio 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) (Fig. 19) 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: p.14):

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 50 litros por lo menos³⁰.

²⁹ Cabe destacar que no se muestran planos detallados, ni se profundiza en detalles morfológicos de estas poblaciones, ya que la investigación busca contextualizarlas en la escala del paisaje conjunto del tramo de estudio.
³⁰ Entrevista realizada a Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.



Fig. 19: Actuales vestigios de los rieles del desvío hacia la ex Central de Leche. Fuente: Propia.

También habían desvíos hacia la Compañía de Gas (1905) y hacia la “Feria Tattersall” (1913) en calle Buzeta, entidad que intermediaba el ganado para su comercialización en remates (Tattersall, 2011: p.15):

Habían carros de carga sólo 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”³¹.

³¹ Entrevista realizada a Humberto Poggini Morales, 12 de noviembre de 2012.

2.2. MCSB: centro y motor de la vida de San Bernardo.

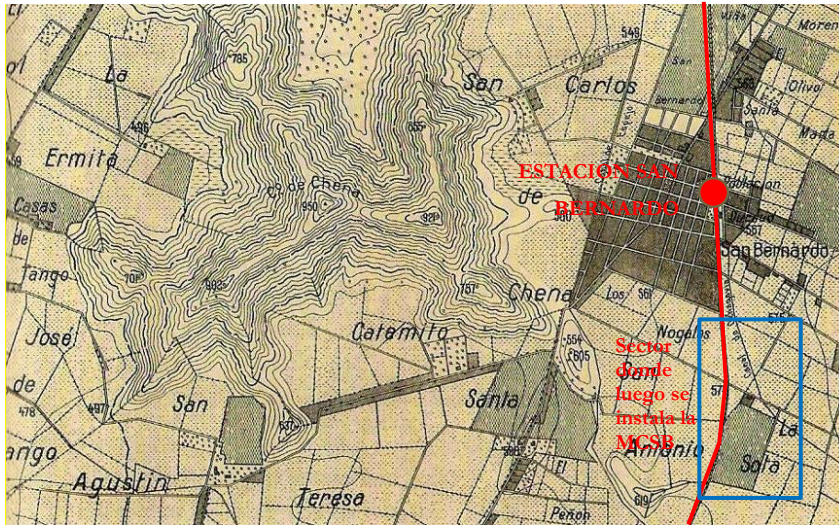


Fig. 20: Plano de San Bernardo y sus alrededores, 1900. Fuente: Guía Patrimonial “San Bernardo, Universidad de los Andes, Santiago, 2008.

Al comenzar el siglo XX, el ferrocarril también produjo la configuración de un paisaje urbano (Fig.20) de carácter residencial e industrial en la ciudad de San Bernardo. En 1908 se inauguró el tranvía 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 FFCC (Besoain, 1995: p 123) y generó un incipiente desarrollo urbano consolidado a mediados de siglo XX (Fig. 30).

Con la instalación de la MCSB el paisaje urbano se expandió y reconfiguró, transformándose un gran espacio productivo, “centro y motor de la vida de San Bernardo” (*ibid*, p.142) (Fig. 21). La MCSB tuvo origen en 1899, cuando FFCC del Estado definió que las maestranzas no sólo 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 ha. para instalar una serie de talleres y una población obrera. Los edificios fueron construidos por la “Compañía Holandesa para Obras” en 1918 y sus labores comenzaron en 1920.

El edificio más importante fue el Taller de Locomotoras³² (Fig. 21, 25) con tres naves centrales y dos laterales, cada una de ellas con puentes grúa donde se movían las piezas para el armado y reparación. 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 Sub-Estación de Energía Eléctrica (*ibid*, p.142). Jorge Álvarez (93), quien trabajó en la MCSB entre 1941 y 1973, cuenta cómo hizo carrera en FFCC, ya que llegó a ser Jefe de Taller Mecánico de Locomotoras y luego Inspector en la Dirección General de FFCC:

De acuerdo a la especialidad se dividía en trabajo. Habían 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 funcionaban con agua y carbón.

³² Aun sobrevive la estructura del Taller de Locomotoras o Pabellón Central.

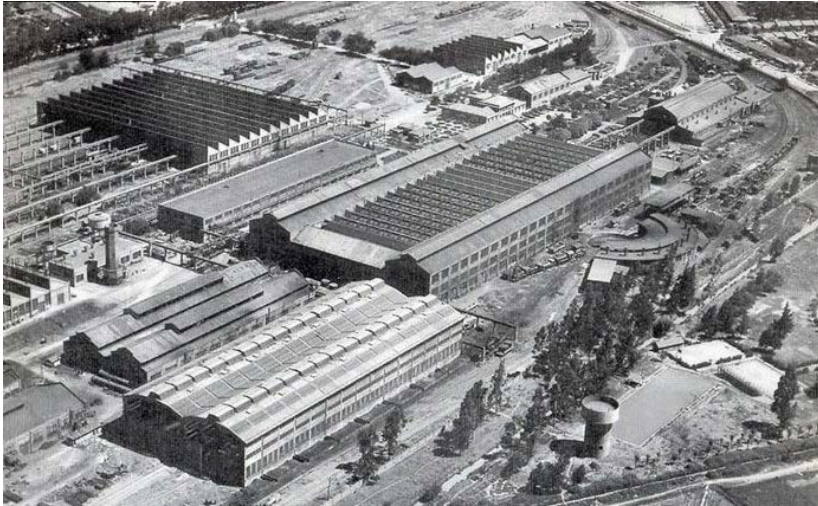


Fig. 21: Vista aérea de la MCSB. Fuente: Moraga, 2001.

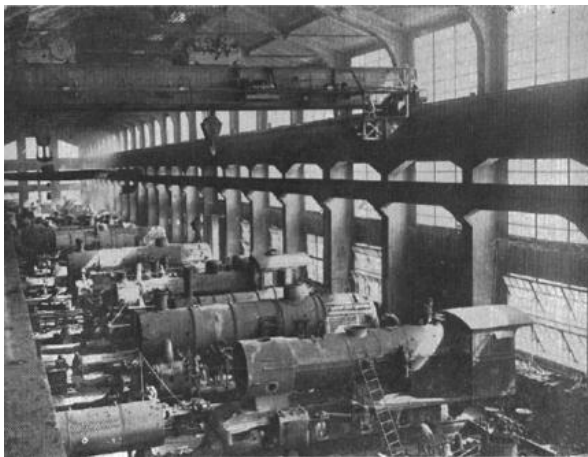


Fig. 22: Maquinaria y locomotoras al interior del Pabellón Central 1945. Fuente: Gentileza de Dino Rojas.

En sus orígenes ocurrió la mayor productividad de la industria, dado que sus primeros trabajadores eran especialistas traídos desde las

Maestranzas de Concepción y Temuco (Besoin, 1995: p.144) (Fig. 23). Hasta mediados de siglo XX la MCSB continuó creciendo, llegando a contar 2.000 obreros³³, lo que influyó en todas las demás actividades de la ciudad.



Fig. 23: Maestranzinos y 6° locomotora construida en la MCSB 3562 tipo W. Fuente: Gentileza de Dino Rojas.

El paisaje residencial construido al alero de la MCSB surgió desde 1924 cuando el Presidente Alessandri colocó la primera piedra de la primera población para obreros de la MCSB al sur de la ciudad. Ésta 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 (27), integrante de la agrupación “Círculo Sur” y parte del elenco de la obra de teatro “Los Tiznados de la Maestranza”, cuenta que su abuelo fue uno de los obreros que inauguró esta población:

³³ Entrevista Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

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 1958³⁴.

A esta población siguió la Población Balmaceda (*ibid*, p.172). Se inició en 1926 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 sólo ferroviarios³⁵.

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” (Besoain, 1995: p.172), fue construida por etapas y al centro destaca el espacio público de la Plaza La Lata, la cual organiza la diversidad tipológica del conjunto³⁶.



Fig. 24: Imágenes de las poblaciones para ferroviarios construidas en San Bernardo. De izquierda a derecha, Población Maestranza Sur, Población Balmaceda y Población Merino Segura. Fuente: Propia

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 comprada en 1923 por la “Molinera Ferrer Hnos. S.A.”(Fig. 25). 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, elevando su producción y constituyéndose en una de las plantas más grandes del país (Besoain, 1995: p.219).

³⁴ Entrevista realizada a Dino Rojas, 21 de noviembre de 2012.

³⁵ Entrevista realizada a Jorge Álvarez Gallardo, 1 de noviembre de 2012.

³⁶ Cabe destacar que no se muestran planos detallados, ni se profundiza en detalles morfológicos de estas poblaciones, ya que la investigación busca contextualizarlas en la escala del paisaje conjunto del tramo de estudio.



Fig. 25: Vestigios actuales Rieles del desvío hacia Molinera Ferrer Hnos. S.A. de San Bernardo. Fuente: molinaferrer.cl

De esta forma, al igual que el entorno de la MSE, se comenzó a constituir un paisaje urbano industrial y residencial gracias a la MCSB, la cual 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).



Fig. 26: Maestrancinos saliendo de su jornada laboral por la entrada principal hacia Avenida Portales. Fuente: Gentileza de Dino Rojas

2.3. Belle Époque del Pueblo de Lo Espejo.

Mientras Santiago comenzó a expandirse hacia el sur por la Gran Avenida (Fig. 29, 30), el Pueblo de Lo Espejo era el único asentamiento formal emplazado en torno al Ferrocarril al Sur entre San Bernardo y Santiago. A principios de siglo XX aumentó la construcción de casas quinta (Quintana, 2001: p.9). En 1913 los trabajos de la Estación Lo Espejo marcharon rápidamente, por lo que FFCC la transformó en paradero general. Así comenzó a instalarse el comercio y se potenció la actividad agrícola ligada a la estación. Nibaldo Ahumada (68) último Jefe de Estación Lo Espejo, quien previamente fue palanquero, maquinista, dirigente de FFCC y hoy Concejal de la Comuna de Lo Espejo, indica que ésta 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 habían 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(...)³⁷.

Además de la importancia de Lo Espejo en 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, transformándose en el primer cine al sur de Santiago y a mediados de siglo XX, el periódico “Clarín de La Cisterna” informó que las fiestas espejinas alcanzaron una fama más allá del pueblo (Quintana, 2001: p.10) (Fig. 27).



Fig. 27: Fiesta costumbrista que se realizaba en el Pueblo de Lo Espejo, en ocasión de la cosecha de los viñedos que existían en la zona. Fuente: Gentileza de Fernanda Venegas.

Paralelo al desarrollo de las MSE y MCSB, el gran salto del crecimiento urbano de Santiago hacia el sur comenzó desde 1930 por la Gran Avenida (De Ramón, 2000: p.202). De esta forma, el paisaje del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo aún mantenía una condición rural (Fig. 29, 30). José Aro (80) 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:

³⁷ Entrevista realizada a Nibaldo Ahumada, 15 de noviembre de 2012.

Tan campestre era el sector que en medio había un observatorio astronómico (...) Era bien bonito y amplio el sector Lo Espejo. Ahora no. Sólo tenemos “asi” un pueblito³⁸.

Cabe señalar que el paisaje de la estación no tenía el hostil carácter que posee en la actualidad³⁹. Lo que hoy es un sitio eriazo, en la *belle époque* era el Parque Landaeta. Se trataba de un paisaje con árboles y vegetación diversa, muy agradable para ir pasear (Fig. 28):

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 tren⁴⁰.



Fig. 28: Acuarela de la Estación Lo Espejo hacia principios de siglo XX pintada por Jaime Fuentes. Fuente: Gentileza de Fernanda Venegas.

³⁸ Entrevista realizada a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

³⁹ En el Capítulo III se analiza el paisaje actual de la antigua Estación Lo Espejo.

⁴⁰ Entrevista realizada a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

1920

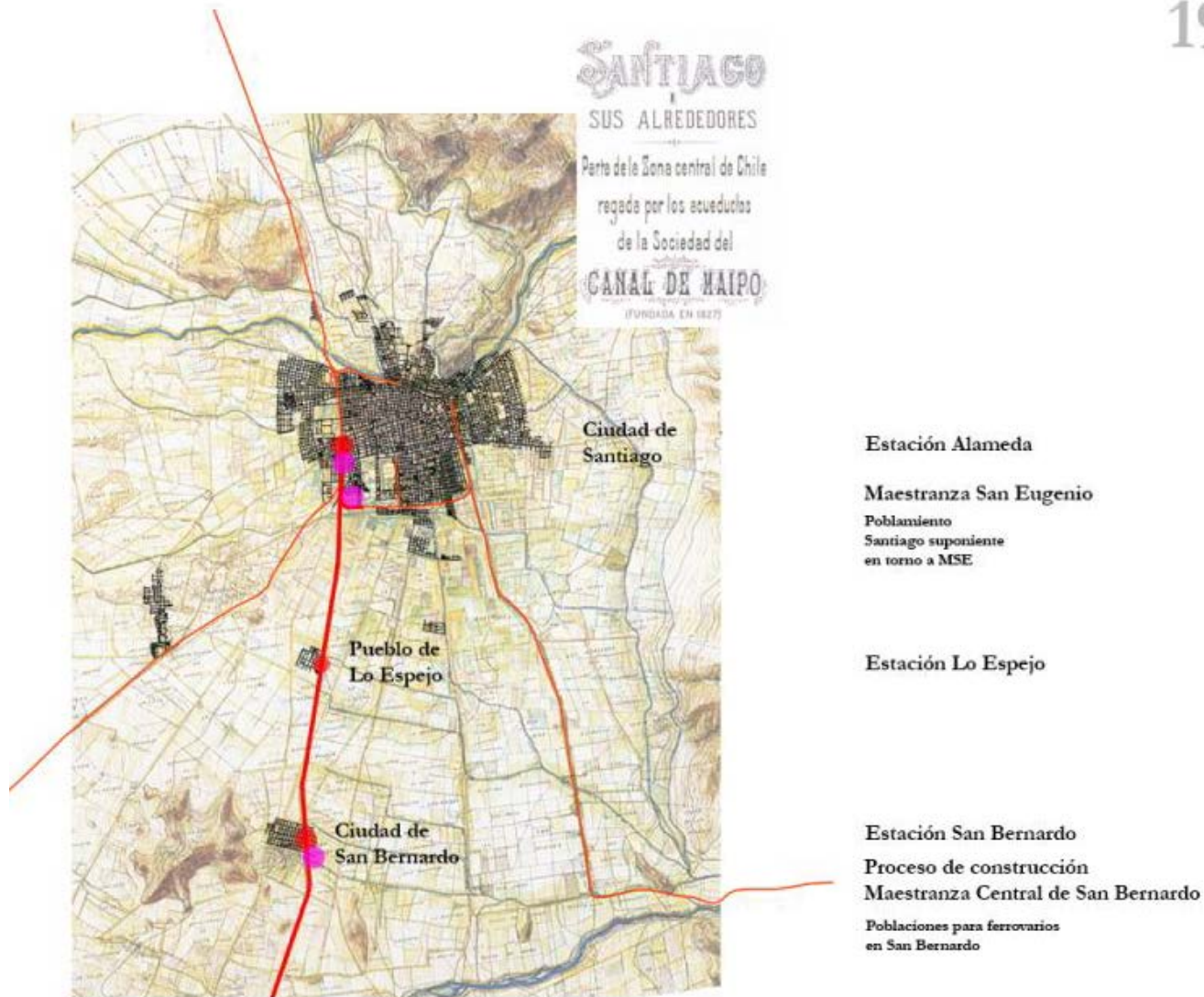


Fig. 29: Reconstrucción Cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur 1920. Fuente: Elaboración propia, en base a Planos "Expansión de Santiago" Observatorio de Ciudades UC y Plano "Santiago y sus alrededores" de Agustín Rengifo.

1940

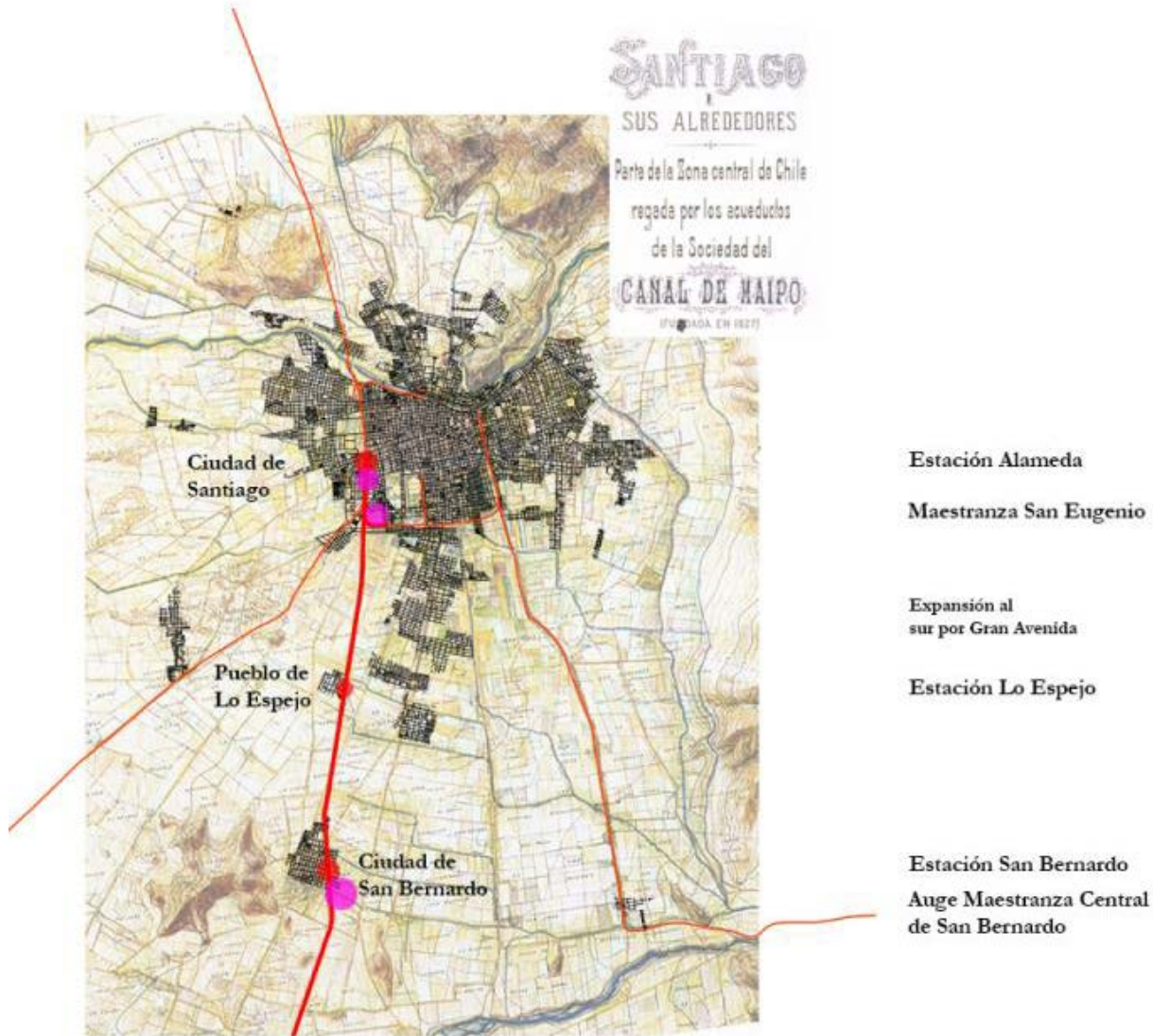


Fig. 30: Reconstrucción Cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur 1940. Fuente: Elaboración propia, en base a Planos "Expansión de Santiago" Observatorio de Ciudades UC y Plano "Santiago y sus alrededores" de Agustín Rengifo.

2.4. Organización gremial y social de los ferroviarios.

Los espacios laborales de FFCC fueron configuradores de una fuerte identidad social. El legado inmaterial que hasta hoy se manifiesta en el tramo de estudio se comprende desde un proceso sociopolítico que surgió desde una serie de reivindicaciones laborales. Los ferroviarios, por su organización y cohesión, lograron tener una relevancia gremial a lo largo de todo el territorio nacional. Este ímpetu se manifestó en “El Ferroviario” (Fig 31), “órgano oficial del consejo nacional de obreros y empleados ferroviarios”:

(...) Su voz amiga y cordial sale al encuentro de los ferroviarios, que llevan muy en alto la esperanza de una Empresa grande y unida.⁴¹

Los ferroviarios tenían consciencia de que su labor era fundamental en el desarrollo del país, razón por la cual consideraban que el Estado debía brindarle los beneficios sociales que merecían. En efecto, fueron uno de los grupos obreros que lograron tener las mejores condiciones de vida. Fueron críticos de la administración de FFCC 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 sueldos. Además propusieron la

⁴¹ *El Ferroviario*, agosto, 1941.

reestructuración de la institucionalidad, nacionalización de la industria ferroviaria particular, “alejando a todos los extranjeros de los servicios de la Empresa”.⁴²



Fig 31: Portada de “El Ferroviario” Octubre de 1941, Año 1, N°3. Fuente: Archivo Fotográfico y Digital de la Biblioteca Nacional.

Una organización sindical pionera de los maquinistas del gremio fue la “Corporación Mutual Santiago Watt” (Fig. 32), la cual en 1890 surgió

⁴² Iturruga, Justiniano y Fuentealba, Alejandro. *El Ferroviario*, agosto, 1941.

cerca de la MSE y funciona activamente hasta el día de hoy (Fig. 33). Su sede, construida en 1933, acogió desde un principio la acción sindical y diversas actividades socioculturales del barrio (Reigada, 2009: p.6).



Fig. 32: Dirigentes en el interior de edificio de la Corporación Santiago Watt. Fuente: Gentileza de Cristian Reigada.

Celebración del 118º Aniversario de la FEDERACIÓN "SANTIAGO WATT"

El día 19 de Octubre del presente año, se celebró masivamente el 118º aniversario de la ya centenaria Federación, para lo cual se desarrolló un amplio programa de carácter social en su sede central de calle Sepúlveda Leyton N° 3288, Santiago.

Dentro de los actos centrales, los más relevantes fueron entre otros los siguientes:

Una misa realizada en el salón social, la cual fue organizada por una comisión encabezada por el diácono don Jaime Huerta Poblete e integrada por las socias Olga Rodríguez Jorquera, Perla Pinlo Ibarre, Ana Moya Lezo y Norma Castro Romero; la misa fue oficiada por el reverendo padre Pedro, párroco de la iglesia Parafuso Socorro, la cual se centralizó en un póstumo homenaje a los socios/as y familiares fallecidos durante el presente año, además fué solemnizada con la actuación de un coro integrado en su mayoría por la familia Huerta Vergara.

Posteriormente el presidente de la Corporación Gerónimo Galáz, hace una locución a través de la cual hace mención al desarrollo de las actividades de la institución.

Finalizan las actividades con una amplia convivencia social donde participan masivamente socias y socios.

Fig. 33: Celebración del 118 aniversario de la Federación Santiago. Fuente: Revista Santiago Watt. N°4, nov. 2007.

Paralelamente, los ferroviarios de San Bernardo se reunían en un comienzo en el “Teatro Arturo Prat”, hasta 1934, luego en el “Ateneo Pedro Moyano” (Fig. 34) y en 1947 adquirieron una propiedad que pasó a ser sede del “Consejo Obrero Ferroviario”. Desde esta agrupación surgió la idea de construir un gran espacio, reunieron fondos (Besoain, 1995: p.189) y así concluyeron la gran obra del “Gimnasio Ferroviario”, inaugurado en 1962 (Fig. 36).



Fig. 34: Cena de ferroviarios en San Bernardo, 1944. Fuente: Gentileza de Dino Rojas.

Por otra parte, el deporte fue una importante actividad entre los ferroviarios. Practicaban futbol, box, ciclismo, rayuela, entre otros (Fig. 35, 36, 37). Este interés en actividades deportivas se reflejó en la existencia de una “Oficina de Esparcimientos de la Sección Bienestar” de FFCC 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”.⁴³

Cabe destacar en el tramo de estudio, la fundación del “Club Deportivo Ferroviario de Santiago” en 1916 (Fig. 37), a lo que siguió la fundación de una serie de clubes deportivos, principalmente de fútbol local (Arriagada, 2011: p.51). En 1941 se construyó la primera etapa del “Estadio Ferroviario Hugo Arqueros Rodríguez”, en el cual 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, dañándola considerablemente⁴⁴ (Arriagada, 2011: p.52).



Fig. 35: Desfile de ciclistas de la Maestranza Central de San Bernardo en Estadio Nacional, 1938. Fuente: Gentileza de Dino Rojas.



Fig. 36: Boxeadores de la MCSB. Fuente: Gentileza de Dino Rojas



Fig. 37: Deportivo “Automotores” en cancha N°2 del Estadio San Eugenio. Fuente: Gentileza de Ernesto Angulo (en la foto, él es la primera “o”).

⁴³ El deporte ferroviario. (1941, agosto). *El Ferroviario*: Año 1, no. 1, p.11.

⁴⁴ El destino final de este Estadio Ferroviario Hugo Arqueros Rodríguez se detalla en el Capítulo III.

De esta forma, en el tramo de estudio durante la “primavera” de FFCC se configuró un paisaje cultural urbano en torno a la MSE, 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 aun un paisaje rural, el cual se va modificando con la consiguiente expansión urbana de Santiago hacia el sur.

3. Tensión en el territorio: urbanización entre MSE y Estación Lo Espejo (1950-1973).

Entre 1940 y 1970 se agudizó el crecimiento de Santiago, donde se distinguió 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: p.203). 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”⁴⁵ significó un gran cambio en el paisaje (Fig. 38, 39). El sector entre la MSE y la Estación Lo Espejo fue el epicentro de la política habitacional y erradicación que comenzó con el gobierno de Alessandri (Garcés, 2002: p.160), a partir de movilizaciones populares que buscaron resolver los problemas habitacionales por su propias manos.

⁴⁵ Así le dice Carlos Sepúlveda Leyton (1934: p.18) en “Hijuna” al sector sur del Zanjón de la Aguada. En su relato denota 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 de la ciudad.

1950

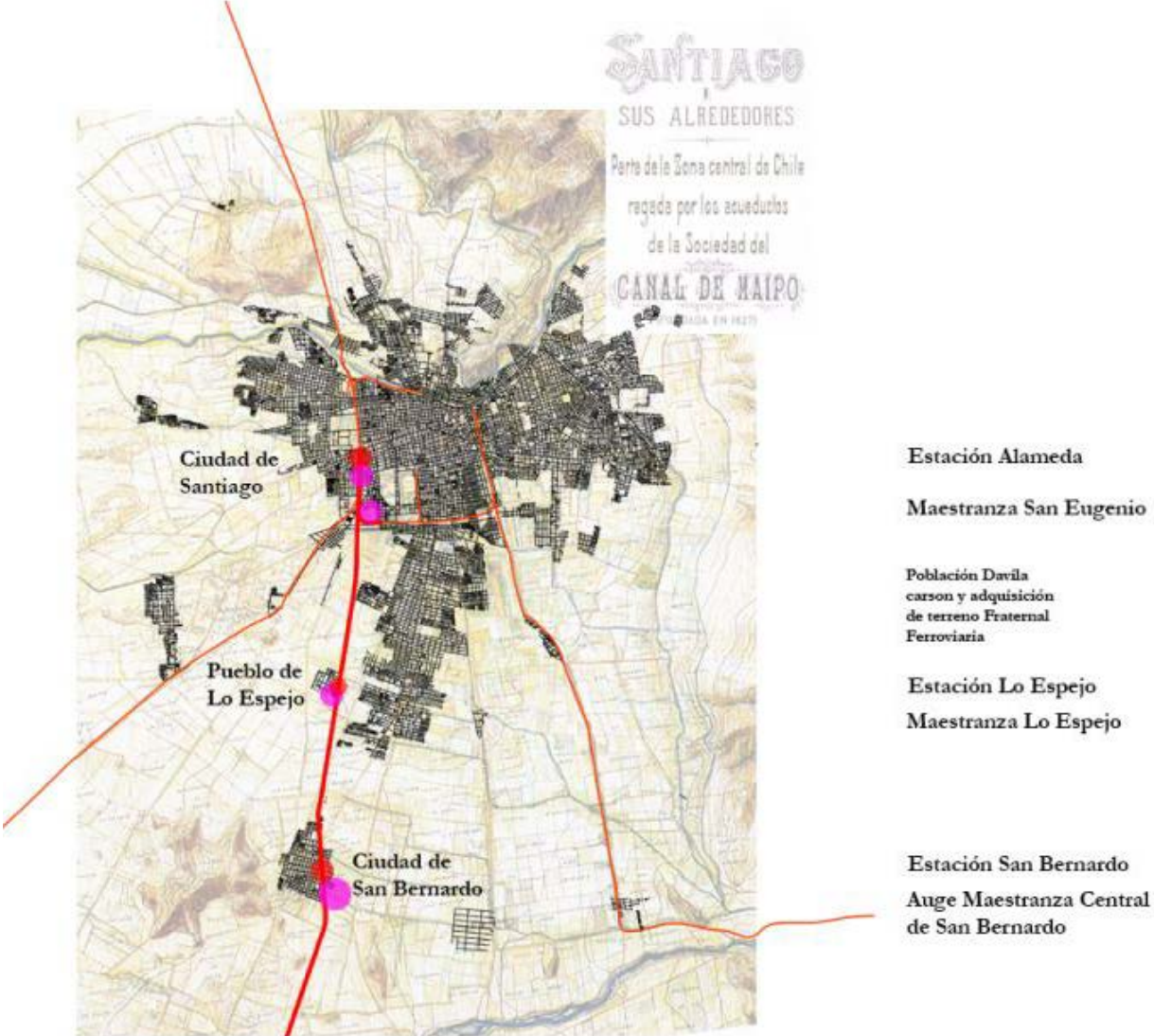
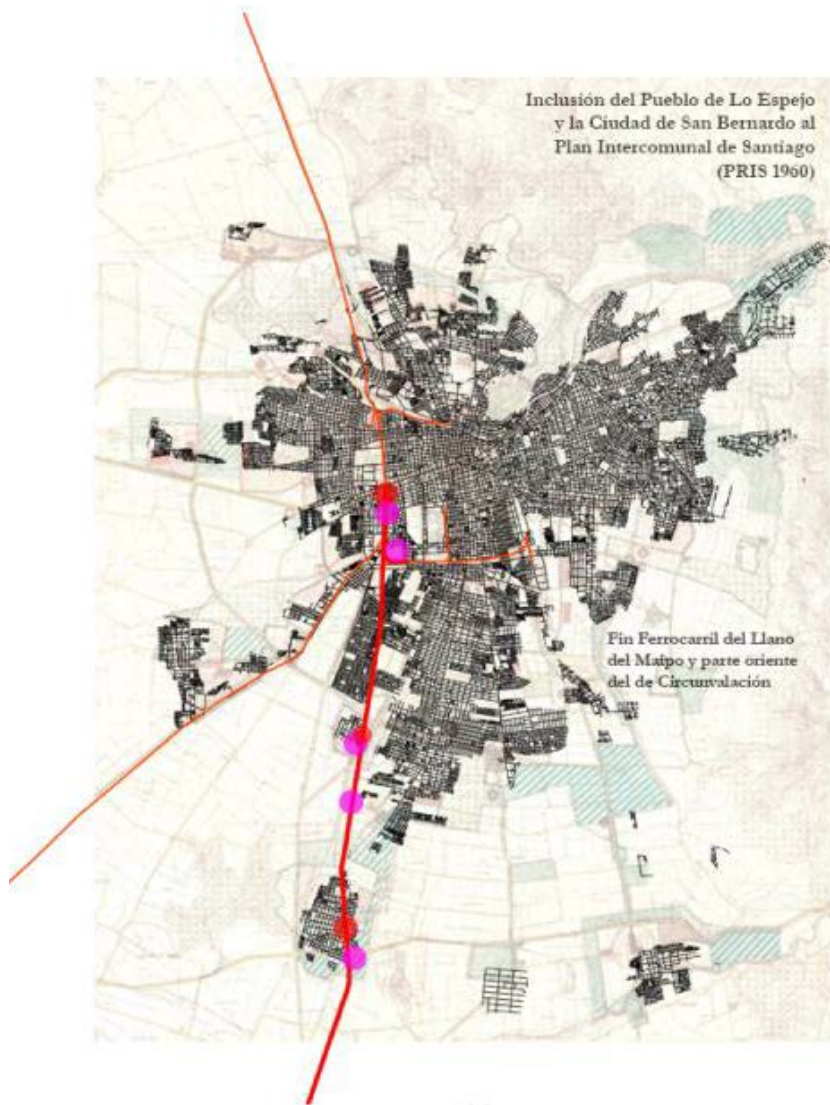


Fig. 38: Reconstrucción Cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur 1950. Fuente: Elaboración propia, en base a Planos “Expansión de Santiago” Observatorio de Ciudades UC y Plano “Santiago y sus alrededores” de Agustín Rengifo.

1965



Tren Popular (1965-1979)

Estación Mapocho
Paradero Bulnes
Estación Yungay
Paradero Quinta Normal
Estación Alameda

Maestranza San Eugenio

Paradero Departamental
Paradero Dávila Carson
Llegada de habitantes a
Población Fraternal Ferroviaria
Paradero Lincoln
Paradero Pedro León Ugalde

Estación Lo Espejo

Maestranza Lo Espejo

Paradero Tres Marcos

Maestranza Lo Chena

Paradero Santa Marta

Estación San Bernardo

Comienza Declive

**Maestranza Central
de San Bernardo**

Fig. 39: Reconstrucción Cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur 1965. Fuente: Elaboración propia, en base a Planos "Expansión de Santiago" Observatorio de Ciudades UC y "Plano Intercomunal de Santiago" de Juan Parrochia.

3.1. 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: p.121). Patricio Rodríguez-Plaza (52), nieto de un antiguo ferroviario de la MSE, quien vivió en la Población Fraternal Ferroviaria, cuenta:

Quando iba a ver a mi abuelo a la Maestranza me llamaba 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 como la gente podía vivir ahí⁴⁶.

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: p.123-129). Así los pobladores del Zanjón y de otros sectores se coordinaron y llegaron hasta la ex Chacra La Feria a “tomarse un sitio”. Esta acción colectiva realizada en 1957 se conoció como la “Toma de la Victoria” (Garcés, 2002: p.138).

⁴⁶ Entrevista realizada a Patricio Rodríguez-Plaza, 18 de octubre de 2012.

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 Villa Sur (Garcés, 2002: p.177). Luego surgieron las Poblaciones Clara Estrella, Santa Adriana y se aceleró la urbanización en el sector de Lo Valledor (Soto, 1994: p.85). Otra emblemática fue la Población José María Caro, conocida popularmente como “la Caro”, programada en 1959 para unos 60 mil habitantes, al norte del Matadero Lo Valledor al norte y al poniente Ferrocarril al Sur. Fue un asentamiento de tal magnitud⁴⁷ que fue considerada como la “población más grande de Chile” (Garcés, 2002: p.176). Todos estos terrenos fueron adquiridos por la CORVI y los primeros en habitarlos fueron los socios de la “Cooperativa Tranviaria Pedro León Ugalde”, quienes autoconstruyeron a la Población Anita en 1947 (Garcés, 2002: 176).

De esta forma, el espacio 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 aun entre Estación Central y San Bernardo (Fig. 38, 39).

⁴⁷ 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”.

3.2. Cooperativa y Población Fraternal Ferroviaria.

Durante esta urbanización, en 1950 la “Cooperativa de Empleados Ferroviarios Fraternal Obrera Ferroviaria de Chile” adquirió parte de los terrenos del ex Fundo Lo Valledor. Los socios de la Cooperativa eran trabajadores de FFCC, de los Departamentos de Tracción, Maestranza y Transportes (Garcés, 2002: p.176 y p.177). La Cooperativa tenía como objetivo “socorrerse y ayudarse mutuamente (...) y procurar su bienestar económico, moral e intelectual”⁴⁸. En 1954 lotearon 1.000 sitios y cada beneficiario gestionó y construyó su vivienda de acuerdo a sus posibilidades. Humberto Poggini (79), antiguo Forjador del Taller de Herrería de la MSE, recuerda cómo era el paisaje cuando llegó:

Llegué el año 60 y empecé a construir una “mejora”⁴⁹ no más. Aquí no habían calles, no había nada. No había postación, no había alcantarillado, no había agua, no había luz. Primero se hizo un pozo negro. Como yo estaba más preparado, me traje una taza. Construí un radier de madera y la instalé (...) Después, mucho después, llegó la urbanización⁵⁰.

La Población Fraternal Ferroviaria se destacó en el sector por su heterogeneidad tipológica, ya que la construcción de cada vivienda se realizó de forma particular. Sobre esto Juan Torres (83) antiguo

ferroviario del Servicio de Señalización y Comunicaciones en Maestranza Yungay recuerda:

Todos los sitios tenían un número. A mí me tocó el 24. De ahí fuimos con el encargado de la Cooperativa y pusimos las 4 estacas al ancho y largo. Ahí empezamos al tiro a trabajar. Había así un “yuyo”⁵¹, de un metro. Eso fue lo primero que tuvimos que hacer, despejarlo y ahí empezamos a levantar el “rancho”⁵².

El CIDU UC en 1966 demostró que gran parte de sus viviendas permanecían en obra gruesa, inconclusas o abandonadas, lo que indicó que muchos pobladores se embarcaron “en obras que estaban por sobre sus recursos reales, y prefieren vivir por largos años en una choza o en la obra gruesa de un *chalet* antes que una vivienda más modesta y definitiva” (Garcés, 2000: p.187). Luego, durante el período del Presidente Allende, muchos de sus habitantes se allegaron al sistema de autoconstrucción. Construyeron el alcantarillado y la urbanización quedó más o menos saneada, sólo faltaron las veredas, que se construyeron en los años posteriores.

Al concebirse esta población, se realizó una serie de planes maestros⁵³, que no sólo incluían viviendas, sino también equipamiento y espacio

⁴⁸ *Estatutos y reglamentos de la Fraternal Obrera Ferroviaria de Chile* (1934). Aprobados en la Asamblea de 30 de junio de 1931. Santiago de Chile.

⁴⁹ 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”.

⁵⁰ Entrevista realizada a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.

⁵¹ Se le denomina así a la maleza o a cualquier especie vegetal que crece de forma silvestre.

⁵² Entrevista realizada a Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.

⁵³ Durante la pesquisa no se lograron recuperar aquellos planos. La información obtenida sobre ellos se obtuvo desde las entrevistas a los habitantes de Población Fraternal Ferroviaria.

público. En ellos existía un policlínico, 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 empleada⁵⁴.

Los ferroviarios que llegaron a habitar la Fraternal eran allegados o arrendatarios, por esa razón indican que “le hicieron empeño” a su propiedad (Fig. 40, 41). Pero, la idea de que fuese una población netamente ferroviaria, como las existentes en torno a la MSE y MCSB, no se logró:

Muchos ferroviarios que compraron sitios, al ver el lugar encontraron que era muy “rasca”. Decían: “Ahh, no... la José María Caro”⁵⁵



Fig. 40: Habitantes y familiares de visita en “mejora” construida en Población Fraternal Ferroviaria 1962. Fuente: Gentileza de Juan Torres.



Fig. 41: Mujeres y niños, nuevos habitantes de la Población Fraternal Ferroviaria, 1962. Fuente: Gentileza de Juan Torres.

En este contexto se construyó entre la MSE y la Estación Lo Espejo un paisaje urbano distinto al configurado durante la “primavera” de FFCC. La creciente demanda de viviendas en el sector configura un paisaje residencial periférico que no posee la imagen moderna y homogénea de aquellas poblaciones construidas en el período del “Estado Benefactor”. A pesar de este cambio, la Población Fraternal Ferroviaria se conformó como un “componente”⁵⁶ del patrimonio ferroviario en medio de este nuevo paisaje urbano en torno al ferrocarril.

⁵⁴ Entrevista realizada a Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.

⁵⁵ Entrevista realizada a Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.

⁵⁶ Es decir, compone o forma parte del patrimonio ferroviario, pero por sí sólo no explica la totalidad y complejidad de lo que involucra este tipo de legado.

3.3. Tren Popular, entre Estación Mapocho y San Bernardo.

Los trenes “locales” del Ferrocarril al Sur siempre fueron los que circularon entre Santiago y San Bernardo, los que ofrecían servicios con variaciones: hacia el sur llegaban hasta Nos o hasta Buin, y hacia el norte a Estación Central o Mapocho.⁵⁷ Por la competencia de los tranvías de la Gran Avenida, inicialmente atendían sólo las estaciones extremas y la única detención intermedia era Lo Espejo (Thomson y Angerstein, 1997: p.213).

A principios de la década de 1960 los itinerarios suburbanos tuvieron tantas detenciones que se asemejaban al servicio de tranvías. Esa “tranviarización” del servicio ocurrió mientras aún era operado el tren a vapor (Thomson y Angerstein, 1997: p.214) y la electrificación impulsó un nuevo servicio urbano. Estos se denominaron “Trenes Populares” (Fig.42) y operaron entre San Bernardo y Mapocho, antecesor del Metrotrén de los próximos años. Duraron unos 15 años, prosperaron durante la Unidad Popular y se mantuvieron sólo hasta los primeros años de la dictadura militar, ya que contravino con la nueva ideología económica impuesta.



Fig. 42: “Tren popular” a vapor hacia la década de 1960 en el cruce San José en San Bernardo. Fuente: Gentileza de Dino Rojas.

Los Trenes Populares fueron puestos en marcha en 1965, entre algunas detenciones había sólo 500m. y más de la mitad eran paraderos que no estaban dotados con boleterías, debiendo los pasajeros 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: p.213).

En 1972, el terminal capitalino era la Estación Mapocho y la cantidad de paraderos había crecido aún más. Se detenían en el Paradero Bulnes, Estación Yungay, Paradero Quinta Normal, Estación Alameda anden 1, Paradero Departamental, Paradero Dávila Carson, Paradero Lincoln, Paradero Pedro León Ugalde, Estación Espejo, Paradero Tres Marcos, Paradero Chena, Paradero Santa Marta y la Estación de San Bernardo (Thomson y Angerstein, 1997: p.213) (Fig. 39, 42, 52).

⁵⁷ En este punto 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.

Cabe destacar que entre estos servicios existieron los operados para transportar a obreros de la MCSB, conocido como “Tren Obrero”. Tomás Ríos (80) 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 sólo 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 a Pabellón Central⁵⁸.

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:

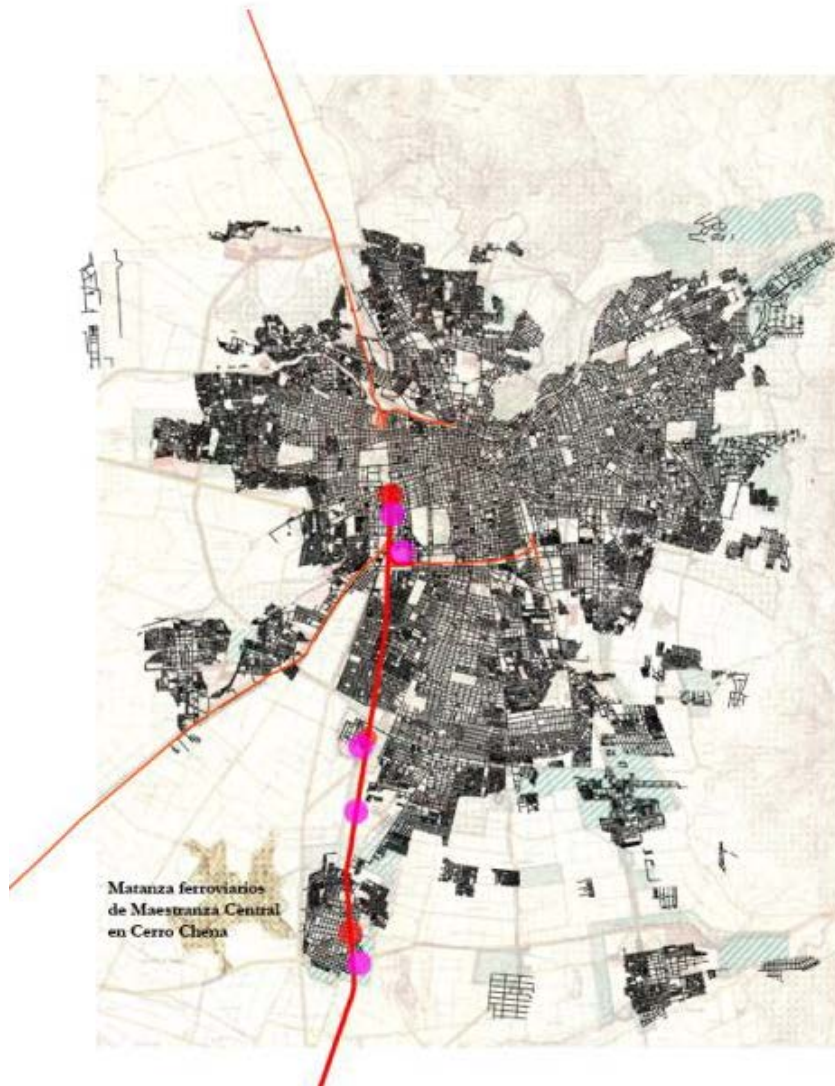
En los mejores tiempos recibíamos de Santiago como mínimo 600 trabajadores que llegaban en el Tren Obrero. Éramos muchos, por eso surgieron las pensiones ferroviarias. Mi madre tuvo una en la Población Balmaceda. Habían casinos dentro de la maestranza, pero los trabajadores preferían salir a las pensiones porque se comía mejor⁵⁹.

De esta forma, el paisaje cultural urbano entre Estación Central y San Bernardo comenzó a experimentar una superposición de procesos no planificados que van reconfigurando los núcleos configurados previamente 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 encuentra además con el consiguiente declive la industria de FFCC.

⁵⁸ Entrevista realizada a Tomás Ríos, 1 de noviembre de 2012.

⁵⁹ Entrevista realizada a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

1973



Tren Popular (1965-1979)

Estación Mapocho
Paradero Bulnes
Estación Yungay
Paradero Quinta Normal
Estación Alameda

Maestranza San Eugenio

Paradero Departamental
Paradero Dávila Carson
Paradero Lincoln
Paradero Pedro León Ugalde

Estación Lo Espejo

Maestranza Lo Espejo

Paradero Tres Marcos
Maestranza Lo Chena
Paradero Santa Marta
Estación San Bernardo

**Disminuyen reparaciones y personal en
Maestranza Central de San Bernardo**

Fig. 43: Reconstrucción Cartográfica entre Santiago y San Bernardo e hitos del Ferrocarril al Sur 1973. Fuente: Elaboración propia, en base a Planos "Expansión de Santiago" Observatorio de Ciudades UC y "Plano Intercomunal de Santiago" de Juan Parrochia.

4. Comienza el otoño: Declive de la industria ferroviaria e inicio de la obsolescencia funcional en estaciones y maestranzas (1973 - 1995).

4.1. Cambio tecnológico y déficit financiero de FFCC.

La “primavera de FFCC” 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”. Esto dio origen en 1961 a una “modernización planificada que acabaría con el golpe militar de 1973 y las siguientes políticas de desregulación” (Guajardo, 2007: p.2).

Según los ferroviarios entrevistados, existe la idea común de que el otoño partió con el cambio en las tecnologías (Fig. 44), pero que el real detonador de su muerte lo determinó sólo el factor político: el Estado chileno simplemente no quiso seguir invirtiendo en FFCC:

Nosotros notamos que hubo varios cambios. Cuando entré a FFCC estaba el vapor y después hubo un cambio tecnológico cuando llegaron los carros petroleros, o diesel, y luego llegaron las máquinas eléctricas. Fueron tres modos de transporte que fueron definiendo distintas etapas en FFCC⁶⁰.

⁶⁰ Entrevista realizada a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.



Fig. 44: Avance tecnológico de FFCC: Locomotora a Vapor (Mikado tipo W), Diesel (AM-100 Flecha del sur) y Eléctrica (E-30). Fuente: www.amigosdeltren.cl

Luego, el tráfico sobre los ramales desmayó con el surgimiento de la competencia caminera:

Después viene el gran problema cuando empiezan a eliminar ramales y servicios de trenes urbanos e interurbanos cuando partió la competencia de los buses y camiones. Ahora ellos mandan toda la parte terrestre. Ahí se notó una baja en FFCC⁶¹.

A pesar de la reducción del tráfico ferroviario, algunos ramales siguieron operando, contribuyendo al déficit financiero de FFCC hasta fines de 1970. Su declive, en primer lugar, fue producto de la desregulación del transporte de pasajeros por caminos, que liberó una ola de nuevos competidores, como buses y taxis colectivos, donde antes había predominado FFCC y, en segundo lugar, por la discontinuación de los subsidios que recibía (Thomson, 2012).

⁶¹ Entrevista realizada a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.

El cambio tecnológico y el déficit financiero de FFCC contribuyeron a que la industria fuera reduciendo su personal y espacios productivos (Fig. 45):

Con el Golpe, comenzó un proceso de ir achicando todo y eliminando funcionarios. Yo salí el año 80 y ya la empresa tenía talleres cerrados en la MSE. Echaron a mucha gente (...) Y no se hizo nada más. No se trató de renovarlo. Nada.

Se acabó y se acabó no más⁶².



Fig. 45:
Locomotora Diesel
16.000 en MSE
1968. Fuente:
Gentileza de
Ernesto Angulo.

El declive de la Maestranzas tuvo una influencia directa en el ámbito territorial, especialmente en San Bernardo:

Cuando surgió la locomotora diesel eléctrica comenzó a decaer San Bernardo (...) Coincidió ese cambio en la tecnología con el desarrollo de la ciudad porque ahí comenzó a disminuir el personal ferroviario⁶³.

De esta forma, la interacción entre FFCC, medio productivo y territorial se dio mediante decisiones acumulativas no planificadas para el largo plazo, sino “el proceso se caracterizó por definir tareas, corregir errores y coordinar conductas en forma coyuntural” (Guajardo, 2007: p.197). FFCC buscó ser la institucionalidad para centralizar la dirección de las vías bajo control estatal, pero en su interior experimentó problemas de coordinación que llevaron finalmente a su decadencia. Se logró una red de tal complejidad que su capacidad de gestión fue insuficiente.

En este contexto, 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. Esto hizo que “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 DFL 1-3260 de 1981 se traspasaron las zonas de menores ingresos de La Cisterna a las nuevas comunas de PAC, Lo Espejo y El Bosque, y en la comuna de San Bernardo, se incorporó toda la zona de industrias, despojando a Lo Espejo de su base productiva.

En este punto cabe destacar que en el Pueblo de Lo Espejo existió una maestranza privada⁶⁴ que trabajaba para FFCC. Este núcleo productivo

⁶² Entrevista realizada a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.

⁶³ Entrevista realizada a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

⁶⁴ 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, e indica que antes de llamarse así, se llamó

se transformó en atractor de población. José Aro indica que ésta funcionó entre 1950 y 1976. 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 arrocera Miraflores tenían desvíos del ferrocarril para el transporte de carga. Entre la Maestranza Lo Espejo y Vima S.A. había más de 600 trabadores y casi todos vivían en el Pueblo. Por esta razón, es que en el sector no sólo fue importante la estación, sino también las industrias vinculadas a FFCC:

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 comercio⁶⁵.

El esplendor del ferrocarril en Lo Espejo terminó en 1978 cuando dejan 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 MERSAN, fue una de las causas:

Es la toma más grande que ví, 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 creó⁶⁶.

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”, perdiéndose, 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:

No pedimos una gran estación, simplemente un paradero. Con tal que EFE invierta sólo en una “garita” nuestra calidad de vida mejoraría y además se reconocería la importancia histórica de este lugar⁶⁷.

Durante este período cae también el Tren Popular. En 1975, la frecuencia bajó y los itinerarios se tornaron incómodos, ya que sólo corrían en la mañana y los que iban al sur partían desde Estación Alameda y al norte terminaban en Mapocho. Los encargados de FFCC “se habrían olvidado de que los trabajadores quisiesen regresar a sus casas al final de la jornada” (Thomson, s.f.). Además, era fácil sin pagar pasaje. Esto contribuyó a su déficit, ya que las tarifas cobradas

"Maestranza Arancibia y Jara." Durante esa etapa los trabajadores se unieron a través de la "Cooperativa Santa Rita" para adquirir el terreno donde habitan aun sus descendientes.

⁶⁵ Entrevista realizada a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

⁶⁶ Entrevista realizada a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

⁶⁷ Entrevista realizada a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

cubrieron menos del 10% de los costos de operación, (Thomson,s.f.). Finalmente en 1979 se extinguió el Tren Popular (Thomson y Angerstein, 1997: p.214), condenando a la capital a 11 años sin trenes suburbanos al sur.

4.2. Represión política y matanza de compañeros ferroviarios.

El ferrocarril en Chile no sólo contribuyó a consolidar la soberanía territorial del país, el desarrollo de la economía y el progreso de sus habitantes, sino además promovió la formación de trabajadores especialistas en una serie de oficios y profesiones técnicas. Estos trabajadores fueron protagonistas de los primeros movimientos sindicales, participando activamente en la constitución de la “Federación Obrera de Chile” (1909), formada en base a los sindicatos ferroviarios. Sepúlveda (1959) (Fig. 46) indica que FFCC atravesó varias crisis y el personal aumentó de forma considerable, a medida que se prolongaban las vías férreas. Por esta razón, las diversas necesidades de este gremio se manifestaron en su legislación social y previsional, en sus luchas por mejores condiciones de vida y sus diferentes formas de organización (*ibid*: pp.112-113).

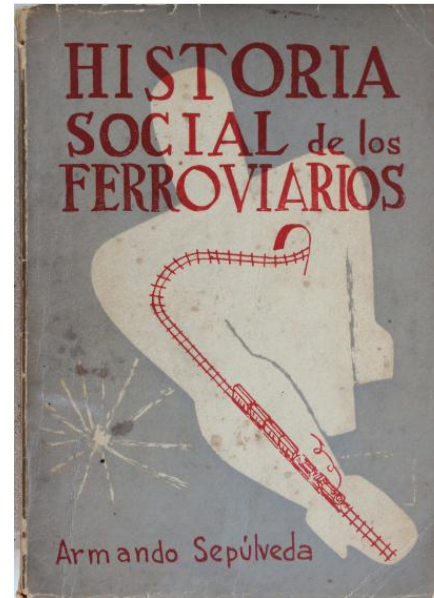


Fig. 46: Portada “Historia Social de los Ferroviarios” de Armando Sepúlveda 1959. Fuente: Propia.

Durante la dictadura el gremio ferroviario fue reprimido (Fig. 47), ya que estaban muy organizados y en su mayoría militaban en partidos de centro izquierda:

Tras los acontecimientos registrados en Chile en 1973, además de la intervención militar a la administración de los FFCC, se desató una represión contra estos trabajadores, lo que dio origen a masivas exoneraciones y fusilamientos ⁶⁸.

⁶⁸ Congreso aprueba establecer el 6 de octubre como Día Del Trabajador Ferroviario (12 de marzo del 2012). Cámara de Diputados de Chile. Recuperado en: <http://www.camara.cl/prensa/noticias_detalle.aspx?prmId=48506>



Fig. 47: Noticia de un coche quemado por “hordas fascistas” entre Nos y San Bernardo: “El fascismo es inmisericorde. No se trata ser o no de U.P. Se trata sólo de ser humano que ama la vida y a sus semejantes y a su patria, para condenar al fascismo. Para maldecirlo hoy, mañana y ante el porvenir de los hombres libres de nuestro Chile”. Fuente: Última publicación de “En Viaje” junio 1973 n°470, por Eulogio Sánchez, trabajador de FFCC el Estado.

Para todos los entrevistados la dictadura fue un momento oscuro. Especialmente en el sector de las actuales comunas de PAC y Lo Espejo se ejercieron persecuciones políticas contra pobladores y dirigentes, donde “los allanamientos masivos y selectivos, junto a los secuestros y desapariciones fueron recurrentes” (Ruiz, 2012). Los ferroviarios de la Fraternal Ferroviaria (Fig. 48) señalaron que a pesar de que el gremio era respetado por distintos sectores de la sociedad, en este período se les reprimió injustamente sólo por el hecho de vivir en este sector:

Salíamos temprano en la mañana y en calle Maipú nos atajaban los milicos. Íbamos todos con la vianda, nos ponían en la muralla y nos revisaban. Después de eso nos daban la pasada para que tomáramos el tren⁶⁹.

⁶⁹ Entrevista realizada a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.

Por otra parte, cuentan que durante la dictadura el trabajo estaba totalmente controlado:

Trabajar con milicos dentro de la Maestranza era como estar un campo de concentración. Estábamos como prisioneros (...) ¿Y a quién le alegaba uno? Esa parte de la historia fue humillante, porque uno como trabajador no podía ni reclamar⁷⁰.



Fig. 48: Obreros de la Fraternal Ferroviaria posando en su carro-taller rayado con “Allende” durante la Dictadura en 1978. Fuente: Gentileza de Juan Torres.

Cabe destacar que el hito culmine de la represión política hacia los ferroviarios sucedió justamente en el tramo de estudio. El 6 de octubre de 1973 un grupo de trabajadores de la MCSB fue detenido, siendo luego fusilados por militares de la Escuela de Infantería, hechos que han sido consignados en el “Informe de la Comisión de Verdad y Reconciliación” (Fig. 49).

⁷⁰ Entrevista realizada a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.



Fig. 49: Discurso de fiestas patrias durante la Dictadura, fotografiado por Víctor Peña. Fuente: Gentileza de Dino Rojas.

Es por ello que en 2012 se definió el 6 de octubre como el “Día del Trabajador Ferroviario”, en razón a la contribución que estos trabajadores hicieron a la historia política y social del país, y para conmemorar a su vez la matanza de trabajadores de la MCSB⁷¹ (ver Anexo 3: Discurso presidenta de la CUT, Bárbara Figueroa).

De esta forma, el nuevo contexto político determinó un cambio en la configuración del paisaje cultural entre Estación Central y San Bernardo. Aunque comenzó a disolverse la unidad territorial de los contextos construidos en torno las maestranzas y estaciones, se comienza re-configurar una nueva identidad colectiva, a partir del declive de FFCC y desde la represión que vivieron ferroviarios y otros habitantes durante la dictadura.

⁷¹ Congreso aprueba establecer el 6 de octubre como Día del Trabajador Ferroviario (12 de marzo del 2012). *Cámara de Diputados de Chile*. Recuperado en: <http://www.camara.cl/prensa/noticias_detalle.aspx?prmId=48506>

Este proceso de re-configuración cultural se consolidó luego con los procesos de patrimonialización que surgen con la vuelta de la democracia.

4.3. Promesas de la vuelta a la Democracia y surgimiento del Metrotrén.

En el discurso de inicio de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional que dio el Presidente Aylwin en 1990, señaló que EFE se encontraba en un lamentable estado de deterioro en su infraestructura y material rodante, con una gran deuda de arrastre⁷² y que durante su mandato se regularía la actividad privada en el ámbito del transporte:

En el sector ferroviario, será necesario rehabilitar los FFCC en la perspectiva de establecer una competencia sana en el transporte terrestre; definir y proponer en marcha un programa a 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 de servicios socialmente rentables⁷³.

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

⁷² Aylwin, Patricio (1990). *Discurso del Presidente de la República Patricio Aylwin Azocar en el inicio de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional* [en línea]. Publicado en “Archivo Chile” por el “Centro de Estudios Miguel Henríquez”. Disponible en: <http://www.archivochile.com/Gobiernos/gob_paylwin/de/GOBdeaylwin0005.pdf>

⁷³ Aylwin, Patricio (1990). *Discurso del Presidente de la República Patricio Aylwin Azocar en el inicio de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional* [en línea]. Publicado en “Archivo Chile” por el “Centro de Estudios Miguel Henríquez”. Disponible en: <http://www.archivochile.com/Gobiernos/gob_paylwin/de/GOBdeaylwin0005.pdf>

Con el gobierno de Aylwin se indemnizó a los ferroviarios para terminar FFCC. 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 era⁷⁴.

Para revertir el declive de FFCC, se consideró necesario destinar recursos para la adecuación de una gestión que permitiera competir en el mercado del transporte carretero. Para ello, en 1992 se promulgó la Ley N° 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 objeto de optimizar la explotación comercial de los activos ferroviarios, mediante la incorporación gradual de recursos y gestión privada. Según EFE el sistema ferroviario recibió un fuerte impulso por parte 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 lo que tiene relación con el transporte de cercanía en grandes ciudades”.⁷⁵

A pesar de estas medidas, la administración de EFE siguió siendo muy cuestionada tanto por los ferroviarios, como por la opinión pública⁷⁶.

⁷⁴ Entrevista realizada a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

⁷⁵ EFE (2012). *Historia*. [en línea]. Disponible en: <<http://www.efe.cl/link.cgi/Empresa/277>>

⁷⁶ La polémica más grande surgió durante el gobierno del Presidente Lagos cuando se cuestionó la implementación del Plan Trienal de EFE. Incluso la polémica sigue hasta hoy en el tramo de estudio: “En San Bernardo, el ministro de Transportes, Pedro Pablo Errázuriz, anunció una inversión de 260 millones de dólares

Entre esos “activos” explotados para rentabilizar en el corto plazo se encontraba el complejo patrimonial de la MCSB, el cual sufre un fatal destino detallado más adelante.

Bajo este nuevo modelo, en 1990 los trenes suburbanos o de cercanía regresaron al Ferrocarril al Sur con el servicio Metrotrén entre Santiago y Rancagua (Fig. 50). 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 y por la contaminación ambiental en la ciudad de Santiago (Rodríguez, 2008: p.64). Esta iniciativa buscó la recuperación de la empresa a través de la privatización del área de carga, cuyos recursos se invertirían en modernizar el área de pasajeros, en consideración que desde 1978 EFE no recibía subsidios estatales.

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”.

Publicado por Radio Universidad de Chile [en línea]. Jueves 5 de enero 2012. Disponible en: <<http://radio.uchile.cl/noticias/136776/>>



Fig. 50:
Desembarque del
Coche R-101 del
primer automotor
UT440 que pisó
suelo chileno en
Puerto de
Valparaíso 1997.
Fuente:
amigosdeltren.cl

Posteriormente se concretó un acuerdo con Metro S.A. para mejorar el servicio, lo que originó su denominación como Metrotrén, cuestión que incidió fuertemente en la imagen del sistema al asociarlo 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: p.65).

Desde 2008 Metrotrén lo opera la empresa TMSA (Fig. 51). 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 actualmente posee 18 estaciones⁷⁷.



Fig. 51: Estación Alameda y andenes de salida de Metrotrén al sur, 2012. Fuente: Propia

Finalmente, a partir de 2011 se está definiendo el proyecto “Rancagua Express”, el cual propone un servicio hacia Rancagua, y otro entre Santiago y Nos en 15 minutos, con estaciones en Alameda, San Eugenio -que combinará con la futura Línea 6 del Metro-, Lo Blanco, Freire, Colón, San José, Maestranza y Nos⁷⁸ (Fig. 52).

⁷⁷ Alameda, Pedro Aguirre Cerda, Maestranza, Nos, Buin Zoo, Buin, Linderos, Paine, Hospital, San Francisco, Graneros, Rancagua, Requinoa, Rosario, Rengo, Pelequén y San Fernando. TMSA S.A. (2012). *Nuestra Empresa: Historia* [en línea]. Disponible en: <<http://www.tmsa.cl/link.cgi/Empresa/>>

⁷⁸ *Proyecto Proyecto Rancagua Express* (2011) [en línea]. Disponible en: <http://www.efe.cl/medios/licitaciones/_702_Proyecto_Rancagu_Express_.pdf>

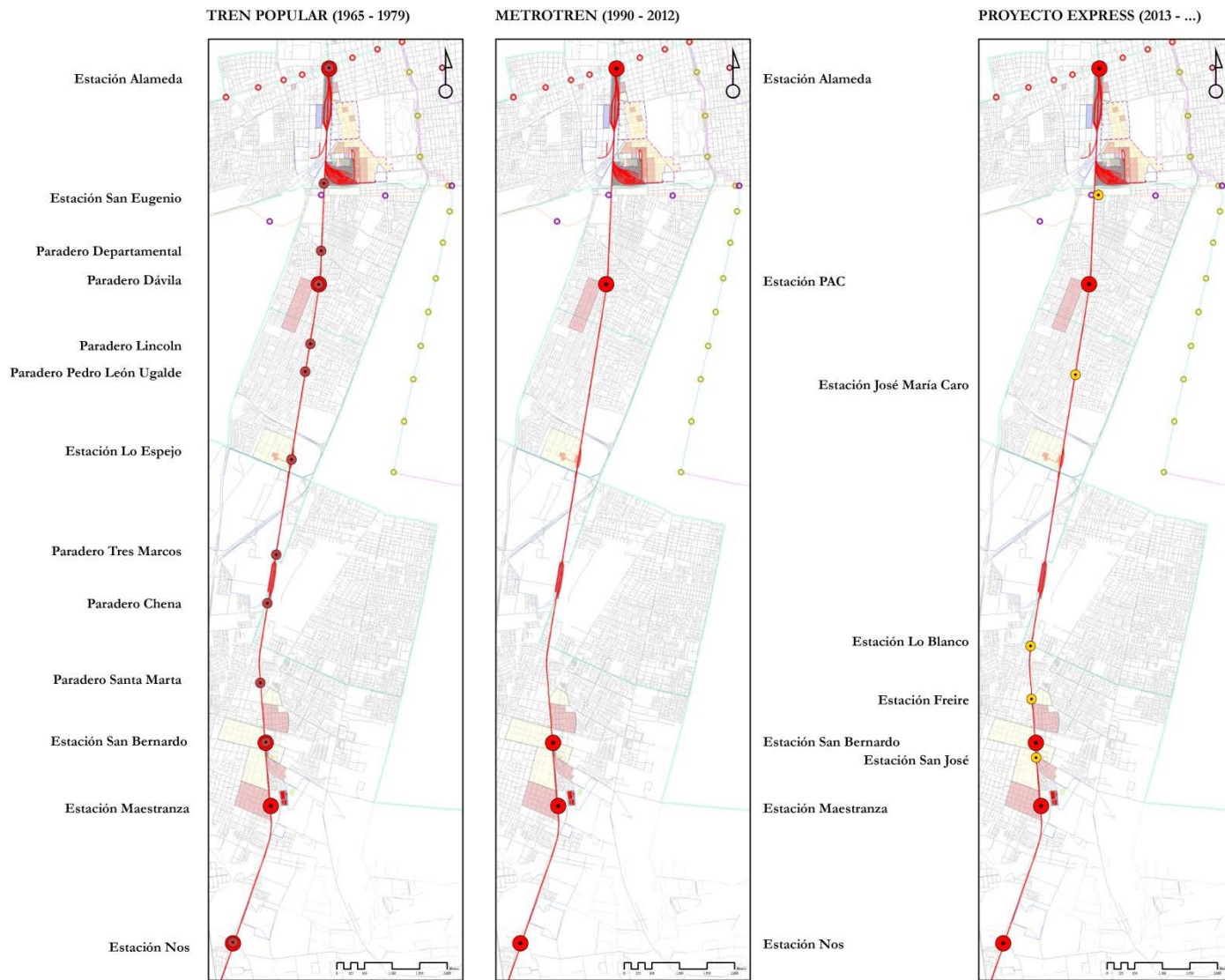


Fig. 52: Detenciones del Tren Popular, Metrotren y futuras detenciones del Proyecto Rancagua Express. Fuente: Elaboración Propia.

4.4. Sepultura de la MCSB y el Seccional Maestranza.

Guillermo Cruces denominaría a este capítulo

“Un crimen perfecto: Cómo matar al Ferrocarril”.

En 1967 las reparaciones de las locomotoras a vapor en la MCSB disminuyeron a la mitad, sin embargo, se comenzaron a reparar locomotoras *diesel*, aunque la infraestructura no estaba diseñada para ello (Morales, 2007: p.8). Se comenzaron a considerar “obsoletos” también los maquinistas y personal de mantenimiento, y entre 1974 y 1979, los trabajadores de EFE se redujeron a un 49,1 % y en los talleres, y maestranzas a un 54,8% (Sandoval y Ugalde, 2009: p.4).

En 1984, al igual que otros bienes de FFCC, se hipotecó la MCSB para conseguir créditos para paliar sus deudas. En 1990 los trabajadores ferroviarios prepararon una completa propuesta para recuperar la MCSB, la cual no fue acogida. En 1994, cuando FFCC del Estado pasó a llamarse EFE (1986), se anunció la remodelación de la MCSB y se redujo de 45 a 10 há. de terreno (Morales, 2007: p.8). Se conservó sólo el Pabellón Central, Calderería, Herrería, la casa de administración y la zona de almacenes (Fig. 53) Por otra parte, la mayoría de las locomotoras dadas se llevaron hacia la MCSB, las que fueron desmanteladas, vendidas “al kilo” y algunas conservadas hasta 1995 (Sandoval y Ugalde, 2009: p.4).

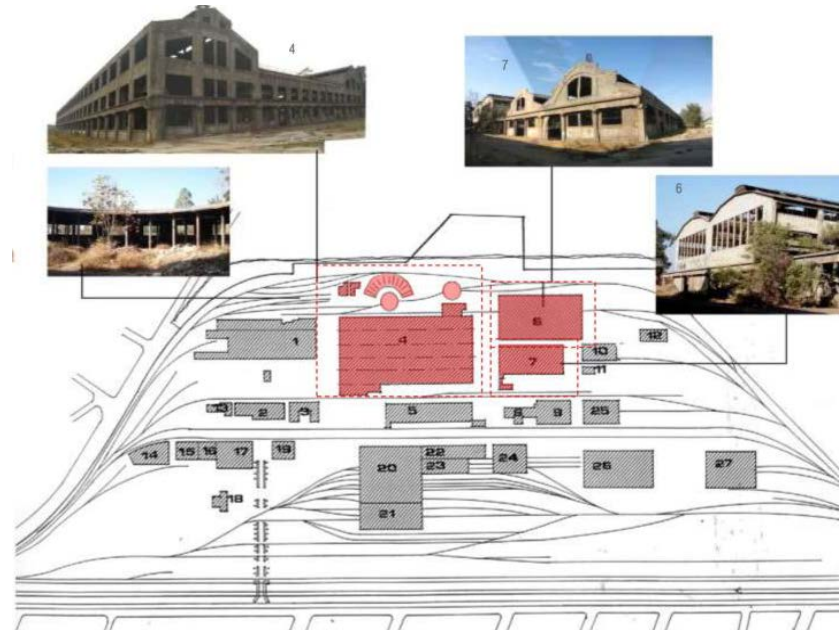


Fig. 53: Edificios conservados del complejo de la MCSB. Fuente. Elaboración propia en base a plano del Archivo Histórico de San Bernardo.

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 FFCC. La MCSB se terminó el 1995, a pesar que había prometido⁷⁹ que iba a volver a ser lo que era. Con eso creó la Ley de Indemnizados⁸⁰. A mí por ejemplo me pagaron sueldo sin trabajar 6 años, hasta que cumplí 65 años. Fue una aberración absoluta y nadie dijo nada⁸¹.

⁷⁹ Aylwin, Patricio (1990). *Discurso del Presidente de la República Patricio Aylwin Azocar en el inicio de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional* [en línea]. Publicado en “Archivo Chile” por el “Centro de Estudios Miguel Henríquez”. Disponible en: <http://www.archivochile.com/Gobiernos/gob_paylwin/de/GOBdeaylwin0005.pdf>

⁸⁰ EFE (1993). *Ley Orgánica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado* (1993). Modificaciones incorporadas: DFL N°24/2003 [en línea]. Disponible en: <http://www.subtrans.gob.cl/transparencia/pdf/DFL_1.1993.pdf>

⁸¹ Entrevista realizada a Guillermo Cruces Mendoza. 5 de noviembre de 2012.

En 1996 se llevó a cabo el “Seccional Maestranza de San Bernardo” (Fig. 54) a través de un acta de acuerdo firmado por el entonces presidente de EFE, ministro MINVU, gobernador de la Provincia del Maipo, alcalde de San Bernardo, director SERVIU RM y presidente de DIBSA. Este acuerdo fue parte de la “Política de Modernización de EFE” y ratificó el compromiso entre MINVU y el Gobierno de Malasia que buscaba 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 (...)⁸²

Se acogieron las demandas habitacionales con el proyecto inmobiliario “Villa Maestranza”(Fig. 55), 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 rentable⁸³.

Así, el valor patrimonial del complejo de la MCSB pasó a segundo plano. Se entendieron sus vestigios como un “punto negro”⁸⁴ para generar un “exitoso proyecto inmobiliario” (*ibid*: p.98).

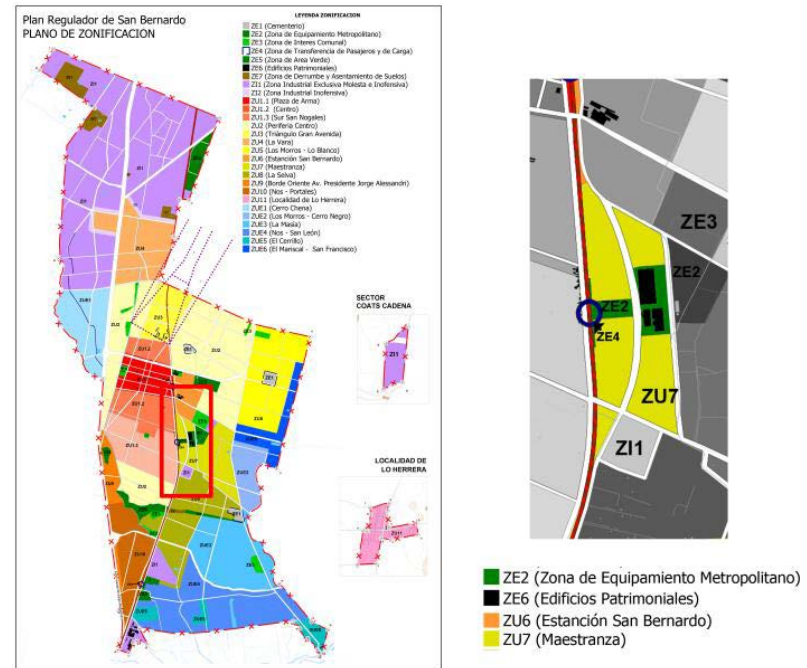


Fig. 54: PRC de San Bernardo y Seccional Maestranza de San Bernardo. Fuente: Ilustre Municipalidad de San Bernardo.



Fig. 55: Imagen promovida por Besalco del proyecto inmobiliario Villa Maestranza, donde los tres edificios de la MCSB se indican equipamiento. Fuente: Archivo Histórico de San Bernardo.

⁸² Acta de Acuerdo Conjunto Habitacional Barrio Oriente Maestranza de San Bernardo (25 de septiembre de 1996). Archivo Histórico de San Bernardo, Sub Fondo SECPLA. Expediente n° 35.

⁸³ Bezanilla, 1999: p.99

⁸⁴ Adjetivo que quizás se refiere a la progresiva obsolescencia funcional que vivía la industria.

De esta forma, el paisaje cultural urbano conformado en torno al Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo fue configurado tanto por la infraestructura ferroviaria y el proceso de urbanización adyacente, como por las transformaciones políticas, sociales, económicas y tecnológicas que vivió el país durante el siglo XX. Este proceso se representa de forma esquemática en una línea de tiempo que indica la superposición de procesos e hitos más relevantes del tramo que involucra el tramo de estudio (Fig. 56 a 59).

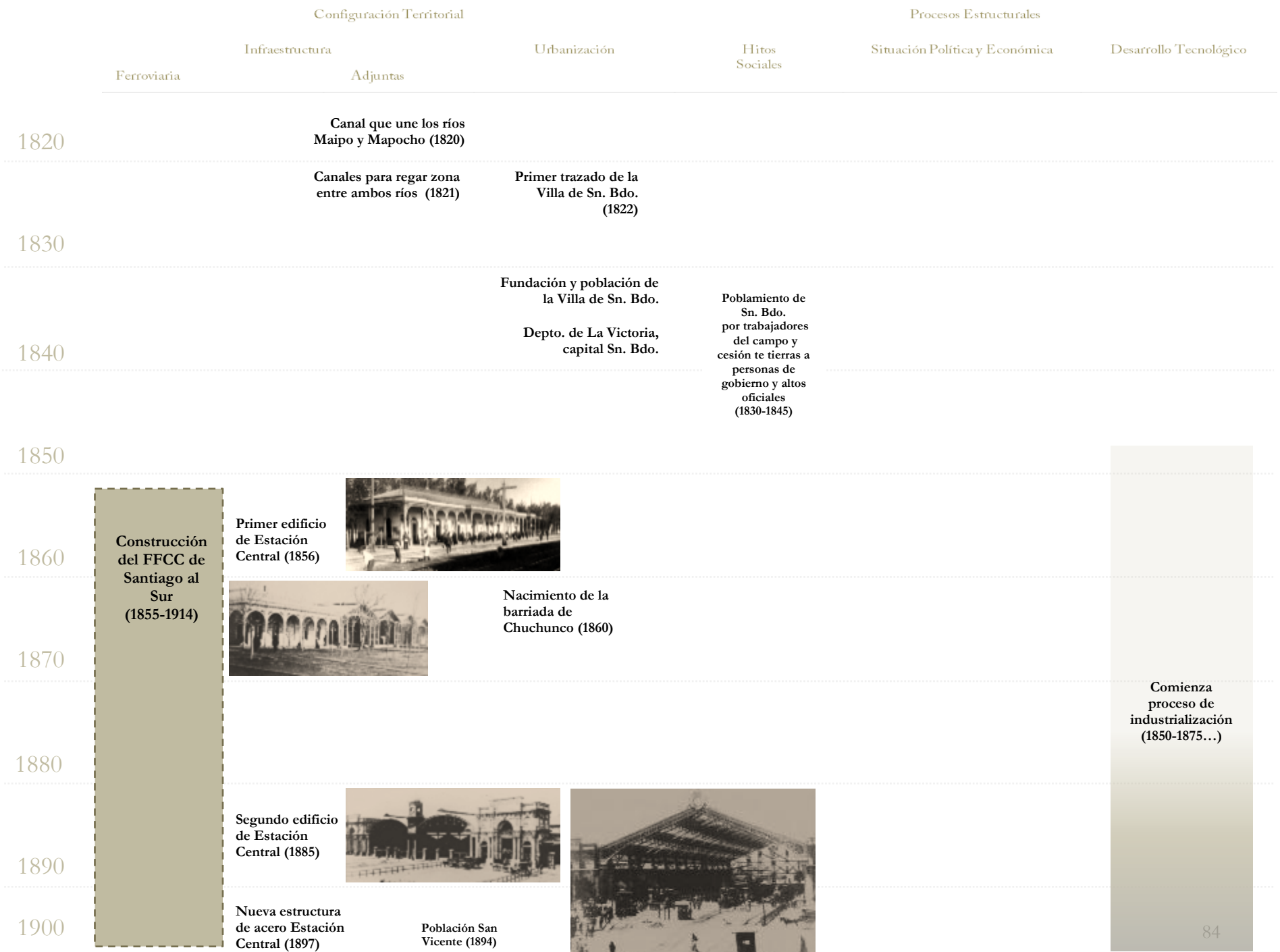


Fig. 56: Línea de tiempo Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo 1820-1900. Fuente: Elaboración propia.

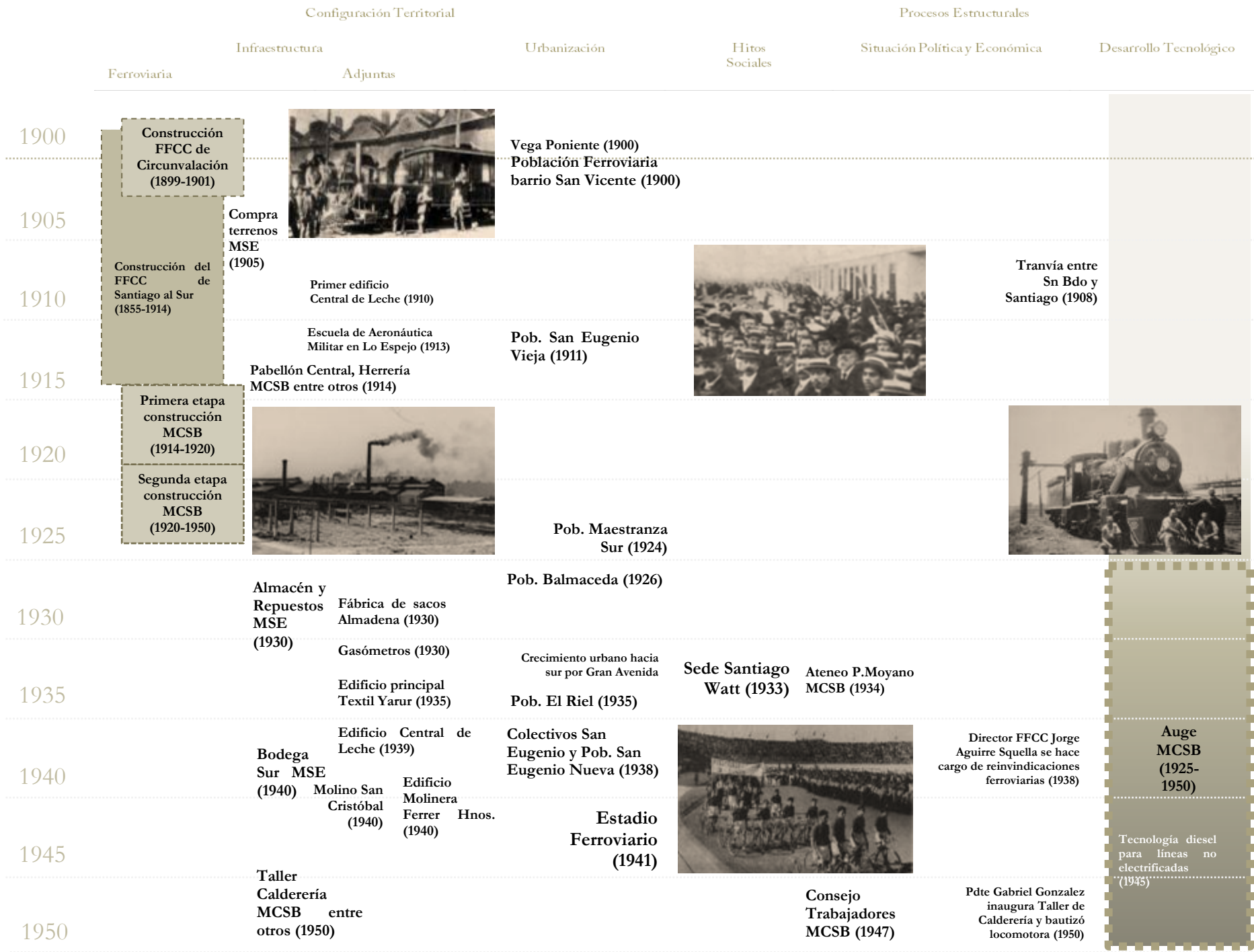


Fig. 57: Línea de tiempo Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo 1900-1950. Fuente: Elaboración propia.

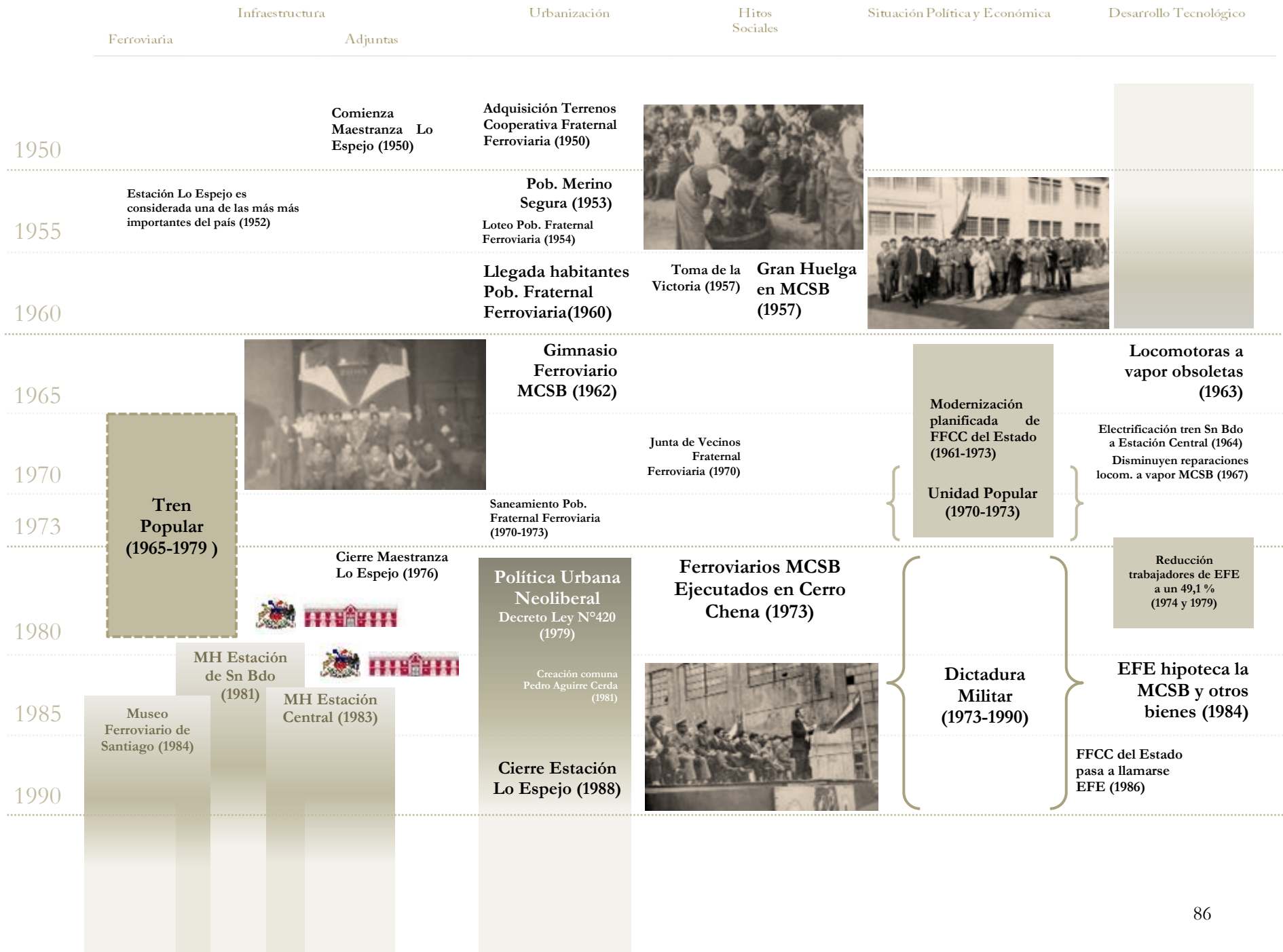


Fig. 58: Línea de tiempo Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo 1950-1990. Fuente: Elaboración propia.

Infraestructura

Urbanización

Hitos Sociales

Situación Política y Económica

Desarrollo Tecnológico

Ferrovial

Adjuntas

Propuesta ferroviarios reestructuración EFE (1990)

Discurso Presidente Aylwin, promesas para EFE (1990)

Vuelta a la Democracia

Metrotren (1990)

1990

1995

Proceso demolición MCSB (1995-1998)

Deja de funcionar FFCC de Circunv. (1995)

Creación comuna de El Bosque, Lo Espejo (1991)

Ley Orgánica de EFE N°19.170 (1992)

Cierre definitivo MCSB (1995)

2000

Demolición Estación Nos (1998)

MH mueble carro de carga y tres coches de pasajeros en Maestranza Lo Chena (1998)

ZT Pueblo de Lo Espejo (2002)

7 filiales EFE (1995)

2005

ZT y MH MSE (2007)

2010

MH mueble 9 piezas ferroviarias en MSE (2009).

MH MCSB (2010)

2012

Proyecto ZT Barrio Obrero y Ferroviario (2012)

Día Nacional del Trabajador Ferroviario (2012)

Proyecto Rancagua Express (2012)

CAPITULO III: PROCESO DE VALORACIÓN.

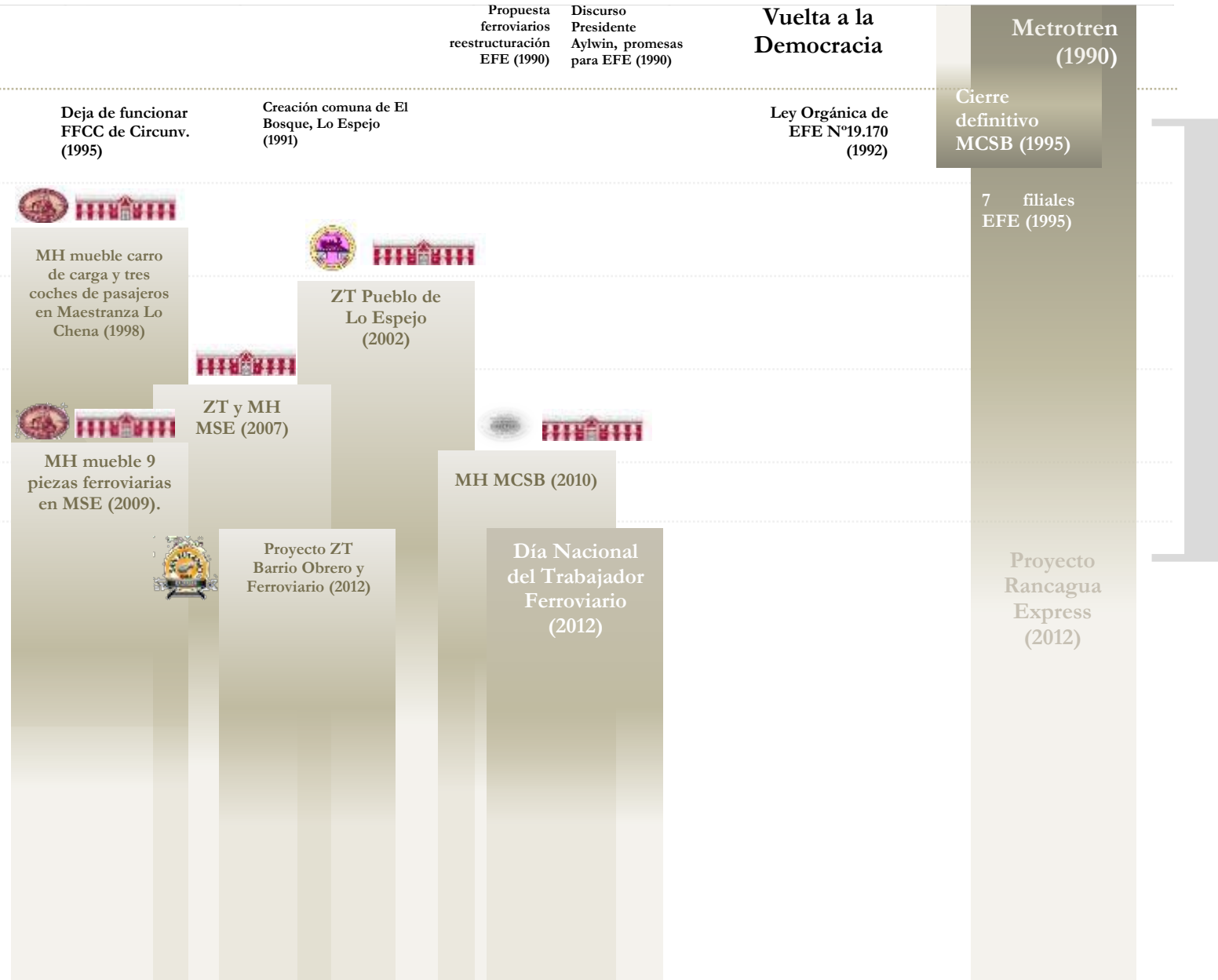


Fig. 59: Línea de tiempo Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo 1990-2012. Fuente: Elaboración propia.



La importancia que tuvo el ferrocarril lo vemos reflejado 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).

Coche de pasajeros quemado al interior de la Maestranza o Planta d Fundición Lo Chena, junto a otros muebles ferroviarios en la intemperie. Fuente: Propia.

CAPÍTULO III.

PATRIMONIO FERROVIARIO ENTRE ESTACIÓN CENTRAL Y SAN BERNARDO (1995-2013): UN PROCESO DE VALORACIÓN.

Al comprender el complejo proceso socioterritorial que ha vivido el tramo de estudio durante el siglo XX, donde se ha configurado y reconfigurado un paisaje cultural urbano en torno al ferrocarril, el siguiente capítulo analiza cómo comienza un proceso de valoración del patrimonio ferroviario por parte de la sociedad civil. Este proceso surgió de forma independiente desde las escalas locales, en respuesta a la pérdida de referentes materiales construidos durante la “primavera” de FFCC.

A continuación se analiza de forma integral el estado actual del tramo, comprendiendo cuáles son y cómo se vinculan entre sí los componentes del paisaje cultural urbano. Desde lo espacial, se estudia lo formal, determinado por la configuración del territorio y desde lo funcional, se analiza el uso y las actividades que se llevaban a cabo. Con esto se comprende lo material como contenedor del valor inmaterial y desde las acciones de “trabajar”, “viajar” y “habitar” se analizan los modos de vida vinculados al actual el paisaje ferroviario.

1. Toma de conciencia del valor del patrimonio ferroviario.

Con la vuelta de la democracia surgió un proceso de concientización de la existencia y valor del patrimonio ferroviario por parte de la sociedad civil. Este proceso de “patrimonialización” se inicia en la década de 1980, cuando el Estado a través de Decretos Supremos⁸⁵ comienza a declarar estaciones ferroviarias como MH.

A través del D.S. N°6006 de 1981 se declaró la Estación de San Bernardo como MH subcategoría inmueble. Su declaración se dio por ser “una de las más antiguas de la zona central”⁸⁶. Luego, el D.S. N°614 de 1983 declara MH subcategoría inmueble al conjunto de edificios de la Estación Alameda, considerando los “méritos históricos y arquitectónicos del conjunto de edificio” y, “dado que su construcción se realizó en 1885 siendo la primera estación de FFCC de Santiago”⁸⁷.

Luego, comienza la declaración de MH a través de Decretos Exentos⁸⁸. 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. N°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”

1.1. La gran pérdida: Demolición de la MCSB y sus restos como MH (2010).

Con la demolición progresiva de la MCSB en 2007 se conforma el “Comité de Defensa del Patrimonio Histórico Cultural Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo”⁸⁹. Sólo gracias a su gestión fue posible la declaratoria a través del D.E. N°46 de 2010 como MH el Taller Central o de Armaduría, Taller de Herrería, Taller de Calderería, Portería, Tornamesa y Placa de Bronce (Fig.60)⁹⁰.

⁸⁵ 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 del o los ministros de Estado respectivos y está sujeta a una tramitación especial.

⁸⁶ Patrimonio Ferroviario [en línea]. *Estación San Bernardo*. Disponible en:
<<http://www.patrimonioperroviariochileno.cl/archivos%20flash/region%20metropolitana.swf>>

⁸⁷ Cabe destacar que las declaratorias de los MH inmuebles en estos primeros decretos no poseen un planos de límites, sólo poseen un decreto que indica los valores patrimoniales de forma sintética

⁸⁸ En Chile el *Decreto Exento* es aquel decreto supremo que no está sujeto al trámite de control por parte de Contraloría General de la República, por disposición expresa de la ley o por resolución del Contralor General que le exima del trámite.

⁸⁹ “Comité de Defensa del Patrimonio Histórico Cultural Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo” es una Organización Comunitaria, Unidad Vecinal N°46 de San Bernardo, con 8 personas en su directiva, inscrita el 28 de noviembre de 2007, con el N°1.796 y de conformidad a lo establecido en el Artículo 7 de la Ley N°19.418.

⁹⁰ Publicado en Diario Oficial de República de Chile, Martes 2 de Marzo de 2010. Primer cuerpo p.16. N° 39.600.

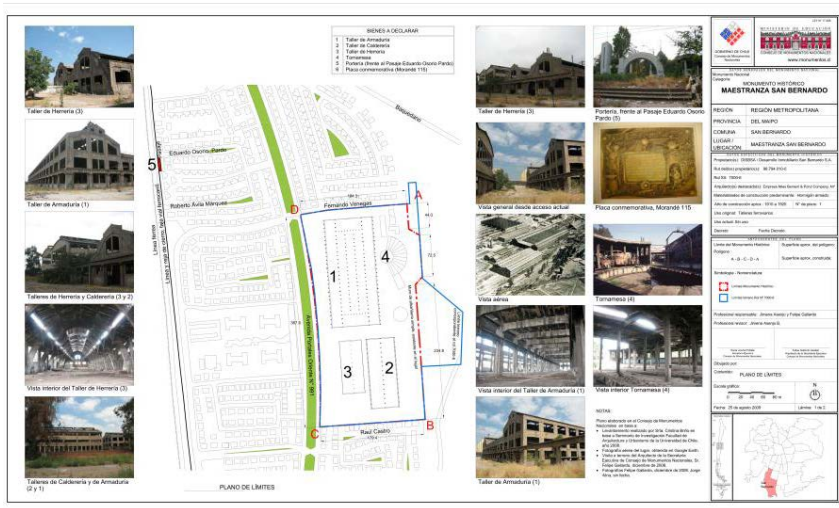


Fig. 60: Plano de Límites MH MCSB 2010. Fuente: CMN.

El Seccional Maestranza no fue capaz de proteger integralmente estos vestigios. Sólo se indicó un “Área de Edificación Especial de Conservación” donde se iban a mantener “en lo posible” las tres edificaciones, no indicando la tornamesa, ni la portería y su eje de acceso, importantes vestigios del complejo de la MCSB⁹¹⁹². Hasta el día de hoy, a pesar que en las imágenes del proyecto se vendieron éstos espacios rehabilitados, aún están abandonados. El Comité no ha dejado

⁹¹ *Plano Seccional Maestranza de San Bernardo* (30 de agosto de 1996). Archivo Histórico de San Bernardo, Sub Fondo SECPLA. Expediente n° 35.

⁹² Llama la atención que este Seccional no toma en cuenta importantes huellas patrimoniales fue diseñado por “Cristian Fernández Cox y Cristian Fernández Eyzaguirre & Asociados Arquitectos”, quienes han realizado famosos proyectos de arquitectura y recibido muchos premios tanto a nivel nacional como internacional.

de presionar a las autoridades para que cumplan, por lo que en 2012 lograron que el CMN realizara un “Estudio de Cabida” que buscó contar con información de sobre su estado y posibles usos de equipamiento deportivo, museo ferroviario y otros usos comunitarios⁹³ (Fig. 61).



Fig. 61: Sesión de la Comisión de Cultura de la Cámara de Diputados en MCSB, 14 enero 2013. Fuente: Gentileza de Guillermo Cruces.

⁹³ *Licitación ID: 4650-89-L111 Estudio de Cabida*. Publicado en Mercado Público el 07 de diciembre 2011. Disponible en: <http://www.mercadopublico.cl/>

1.2. Patrimonio encapsulado: ZT del Pueblo de Lo Espejo (2002).

El D.E. N°00024 de 2002 se declaró una zona del Pueblo de Lo Espejo como ZT bajo la subcategoría “área urbana”. Se indica que sus atributos son el tradicional trazado urbano en torno a la estación, las casas quinta y viviendas fachada continua; y sobre lo inmaterial se destaca la vida comunitaria y memoria colectiva sobre acontecimientos históricos⁹⁴. 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 (Fig. 62), definido por las calles Centenario y Jorge Guerra, donde se encuentra la ex estación. En torno al área existen otros fenómenos que han delineado su periférica imagen urbana. Por ejemplo, al costado de la ex estación se encuentra la Población Santa Ana de Los Arcos, la cual se instaló luego de la *Belle Époque*. Por esta razón es que se está trabajando por integrarlos en el proceso de valoración patrimonial (Fig. 63). Fernanda Venegas (27), licenciada en historia, nacida en el Pueblo de Lo Espejo, fundadora de “Agrupación de Educación Patrimonial” y sub-directora “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 después⁹⁵.

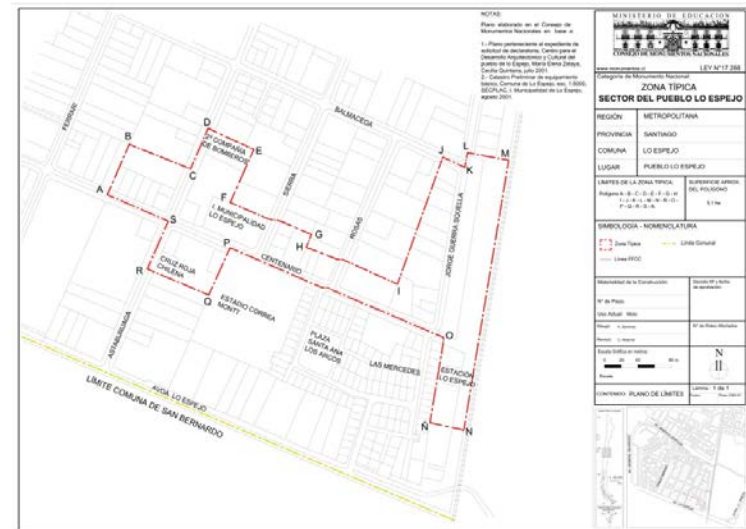


Fig. 62: Plano ZT Sector de Pueblo de Lo Espejo 2002. Fuente: CMN.

⁹⁴ Declaratoria Zona Típica Sector Pueblo de Lo Espejo (2002). Decreto Exento N°00024, 15 de enero del 2002 [en línea]. Disponible en: <www.monumentos.cl>

⁹⁵ Entrevista realizada a Fernanda Venegas, 31 de octubre de 2012.



Fig. 63: Actividad patrimonial realizada en el Pueblo de Lo Espejo el 15-12-2012, organizada por la Agrupación de Educación Patrimonial. Fuente Propia

1.3. 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. N°2050 del 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, ésta posee la significación de estar asociada a la evolución de la ciudad de Santiago habiéndola acompañado 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) (Fig. 64). Además, 9 piezas ferroviarias ubicadas en la MSE se declararon MH subcategoría mueble en Decreto N°290 del 2009.

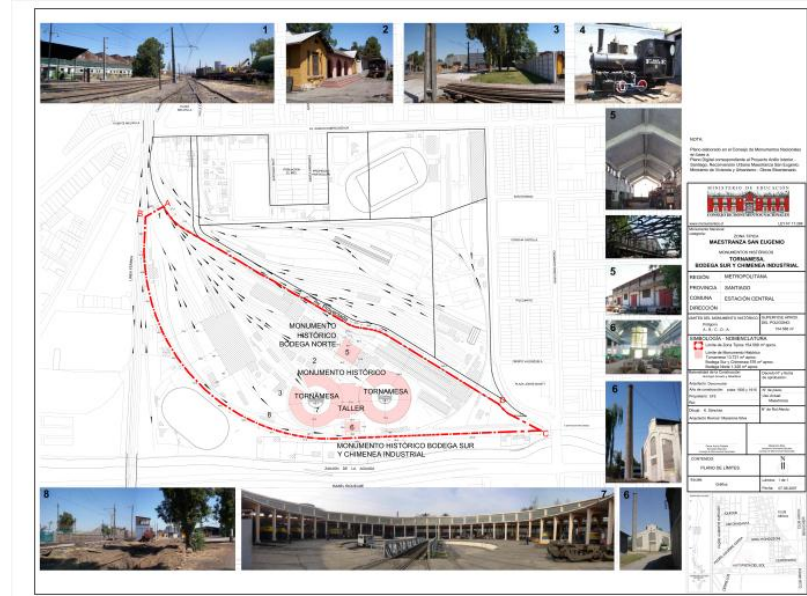


Fig. 64: Plano ZT y MH Maestranza San Eugenio 2007. Fuente: CMN.

En 2012 prosigue con un proceso de concientización patrimonial por parte los habitantes del entorno residencial de la MSE con la

conformación de la “ONG por la puesta en valor del barrio San Eugenio”⁹⁶. 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”⁹⁷.

No conformes con la modificación del PRC de Santiago que define los Barrios San Eugenio y San Vicente como ZHC, y las industrias y poblaciones obreras más representativas como ICH⁹⁸, pretenden definir esta gran área como ZT bajo la denominación de “Barrio Obrero y Ferroviario”. Junto a “Colectivo Rescata”, grupo interdisciplinario de profesionales alumnos del IEUT UC, realizan una serie de actividades para lograr los objetivos, entre ellas, la realización de “Rutas Patrimoniales” para el “Día del Patrimonio Cultural”, realizadas el 4 de junio y 2 de septiembre de 2012 (Fig.65,66).



Fig.65: Ruta Patrimonial en Barrio San Eugenio Día del Patrimonio Cultural, 3 de junio 2012.
Fuente: Propia.

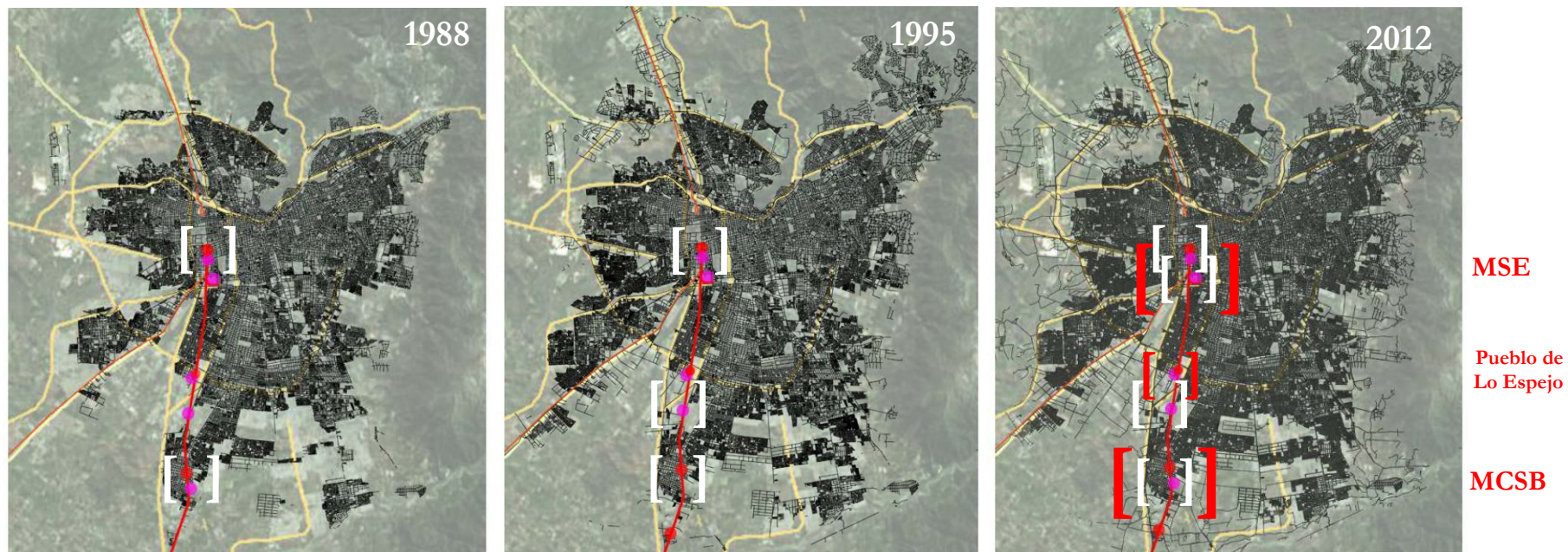


Fig. 66: Mapa que indica el recorrido de la Ruta Patrimonial del 3 de junio de 2012.
Fuente: Colectivo Rescata.

⁹⁶ “ONG por la puesta en valor del Barrio San Eugenio” es una organización sin fines de lucro compuesta por 18 miembros fundadores, los cuales obtuvieron la personalidad jurídica n° 391 el 18-06-2012, bajo las disposiciones y requerimientos de la nueva Ley 20.500 sobre Participación Ciudadana.

⁹⁷ Portafolio ONG Por la Puesta en Valor del barrio San Eugenio (2012). Presentada para la postulación de Proyecto FONDART. Octubre, 2012.

⁹⁸ Texto Refundido Ordenanza Local Plan Regulador Commnal de Santiago (2012). Ilustre Municipalidad de Santiago Asesoría Urbana. Marzo, 2012.



Estación Alameda (MH 1988)

Cierre Estación Lo Espejo (1978-1988) y fin de Maestranza Lo Espejo (1976)

Maestranza Lo Chena

Estación San Bernardo (MH 1981)
Se hipoteca la Maestranza Central de San Bernardo (1984)

MH carro de carga y tres coches en Maestranza Lo Chena (1998)

Demolición de MCSB (1995)
Demolición Estación Nos (1998)

MH y ZT Maestranza San Eugenio (2007)
Proyecto ZT Barrio San Eugenio Obrero y Ferroviario (2012)
MH mueble 9 piezas ferroviarias en Maestranza San Eugenio (2009)

ZT Pueblo de Lo Espejo (2002)

MH Maestranza Central de San Bernardo (2010)

Fig. 67: Patrimonialización entre 1988 y 2012. En blanco declaratorias desde el Estado y en rojo desde la sociedad civil.
Fuente: Elaboración propia, en base a planos "Expansión de Santiago" Observatorio de Ciudades UC y mapa vista área de Santiago GoogleEarth.

2. Análisis del paisaje actual: Comprensión integrada del patrimonio ferroviario.

2.1. Desde lo material: Estaciones, Maestranzas y barrios ferroviarios.

Para comprender el patrimonio ferroviario material de forma integrada, se definen sectores como “complejos patrimoniales”. El concepto de complejos del patrimonio ferroviario, proviene de la definición de “paisajes postindustriales” de Álvarez (2007) y se definen 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 “componentes” del patrimonio ferroviario aquellos sectores acotados vinculados al desarrollo del ferrocarril. Componen o forman parte del patrimonio ferroviario, pero por sí solos no capaces de definirlo en su totalidad, ya que se dependen o prestaron servicios a los núcleos de la industria de los complejos ferroviarios.

De esta forma, en el tramo de estudio se definen tres complejos: entre Estación Central y MSE, entre el Pueblo y Maestranza Lo Espejo y entre Estación San Bernardo y MCSB; y dos componentes: Población Fraternal Ferroviaria y la Maestranza Lo Chena.

Complejo patrimonial entre Estación Central y MSE.

En torno a Estación Central y al patio de maniobras, donde se ubicaba la antigua Maestranza Santiago, existen valiosas construcciones de carácter industrial⁹⁹. En Av. Exposición destaca la Central Clasificadora de Correos y las bodegas de 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 Av. 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 (Fig. 68, Im.1-2-5-10).

Entre la Av. Blanco Encalada y la MSE se encuentran los Barrios San Vicente y San Eugenio. Ambas constituyen el proyecto de ZT “Barrio Obrero y Ferroviario” y están declaradas como ZCH por el PRC de Santiago. Morfológicamente, San Eugenio destaca más que San Vicente por sus poblaciones obreras de diversas tipologías que mantienen ciertos patrones formales que hacen entender este barrio como un conjunto construido en armonía con las industrias, donde destacan sus

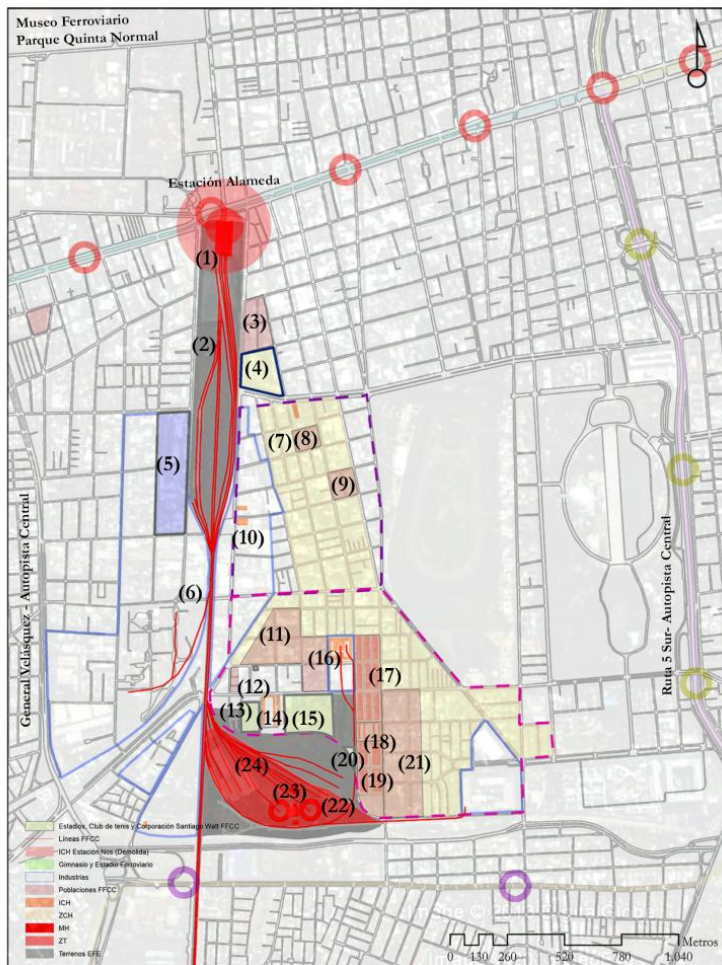
⁹⁹ Aquí se incluyen los dos pabellones laterales con frontis de arco triunfal, estructura metálica central, y dos edificios anexos, uno destinado a hotel de pasajeros con frente a la Plaza Argentina, otro a oficinas del ferrocarril, que está tras el anterior.

plazas interiores¹⁰⁰ (Fig. 69, Im.13-14-18-19-20-21). San Vicente, en cambio, es tipológicamente más homogéneo, con pocos espacios públicos interiores y más deteriorados (Fig. 68, Im.3-4-7-8-9). En sus calles aún existen vestigios del trazado de los ramales hacia la Central de Leche, Fábrica de Sacos y Vega Chica (Fig. 69, Im.16).

A pesar de la delimitación realizada por los mismos habitantes, hacia el sector de Meiggs, en Toesca con Av. 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 FFCC. 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 (Fig. 68, Im.3-4).

En el Barrio San Vicente destacan 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 Pasaje 1 de Mayo, ambas declaradas ICH (Fig. 68, Im.8-9).

¹⁰⁰ Entre ellas: Plaza Melipilla frente a Población Maestranza, Plaza Jorge Montt frente a Población El Mirador, Plaza Balmaceda al interior de la Población Central de Leche (cerrada a la circulación peatonal pública) Plaza Yarur de la Población Pedro Montt y Plaza Arauco de la Población Arauco (cerrada a la circulación peatonal pública)



Complejo patrimonial entre Estación Central y MSE.



(1) Máquinas diesel en el sector de la antigua Maestranza Santiago, hoy patio de maniobras al sector poniente de la Estación Alameda.



(2) Coches de pasajeros dados de baja en el sector de la antigua Maestranza Santiago, hoy patio de maniobras al sector poniente de la Estación Alameda.



(3) Vestigios de la Población San Vicente en Av. Exposición, hoy talleres y bodegas.



(4) Vestigios de los Talleres de San Vicente por calle Conferencia, junto a la Escuela Industrial San Vicente de Paul.



(5) Sector de descarga de FFCC Fepasa, zócalo que funciona como habitat para indigentes.



(6) Paso bajo nivel FFCC por Av. Antofagasta, sector muy hostil para el cruce peatonal.



(7) Sector conocido como Barrio San Vicente, en calle Puerta de Vera, viviendas arrendadas para ferroviarios hasta los años 50 (ZCH).



(8) Población Padres Redentoristas y al fondo la Basílica de Nuestra Señora del Perpetuo Socorro (ICH y ZCH).

Fig. 68: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y socialdeportivo vinculado a Estación Alameda, Maestranza Santiago y Maestranza San Eugenio. Fuente: Elaboración Propia.



(9) Población para ferroviarios ubicada en pasaje 1 de Mayo en Barrio San Vicente (ICH y ZCH).



(10) Industrias, talleres y bodega por Av. Exposición, fuera del sector declarado ZCH.



(17) Viviendas de Población San Eugenio Nueva (ICH y ZCH).



(18) Colectivos San Eugenio por San Dionisio (ICH y ZCH).



(11) Federación Santiago Watt ubicada en Barrio San Eugenio, en calle Sepúlveda Leyton.



(12) Población ubicada en Av. Exposición con Subercaseaux el arqto. G. Knockaert, mismo autor de la Basílica del Perpetuo Socorro.



(19) Población San Eugenio Vieja por San Alfonso (ICH y ZCH).



(20) Entrada a Club de Tenis Ferroviario por San Alfonso hacia el interior de la MSE.



(13) Viviendas para empleados de alto rango de FFCC en Población El Riel.



(14) Viviendas en fachada continua para maquinistas de FFCC en Población El Riel (ICH).



(21) Viviendas de Población El Mirador por calle Pizarro (ZCH).



(22) Acceso a MSE por el borde de la Tornamesa (MH y ZT).



(15) Antiguas graderías de madera del Estadio San Eugenio. Fotografía tomada previamente a su demolición.



(16) Antigua entrada del ramal que transportaba la carga hacia la Central de Leche (ZCH y ICH).



(23) Interior Tornamesa MSE (MH y ZT).



(24) Acceso desde Estación Alameda a MSE (MH y ZT). Al fondo los Gasoductos.

Fig. 69: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y socialdeportivo vinculado a Estación Alameda, Maestranza Santiago y Maestranza San Eugenio. Fuente: Elaboración Propia.

Del patrimonio sociodeportivo, destaca la Federación Santiago Watt. Su fachada continua de estilo *art decó*, se destaca en el entorno. (Fig. 69,Im.11). Y sobre el Estadio Ferroviario Hugo Arqueros Rodríguez cabe destacar que durante la elaboración de la tesis, y en una gran polémica, sus graderías fueron demolidas¹⁰¹¹⁰²¹⁰³(Fig. 69,Im.15).

Entre el patrimonio residencial, destaca la Población San Eugenio Vieja, conjunto de 100 unidades en cuatro tipologías distribuidas en doce manzanas con un pequeño antejardín(Fig.69,Im.19). Menos reconocible es la Población El Mirador, autoconstruida por sus propietarios, todas distintas pero en una línea edificatoria continua (Fig.69,Im.21). La Población San Eugenio Nueva, compuesta por nueve manzanas, destaca por sus antejardines y tejas de chena. Muchas de ellas están intervenidas con ampliaciones y han extendido el antejardín hacia como estacionamiento¹⁰⁴(Fig.69,Im.17). Entre ambas, destacan los Colectivos San Eugenio, conjunto de 4 bloques de vivienda colectiva con 192 departamentos. Se caracteriza por su escala y líneas simples. Entre cada

¹⁰¹ *El fútbol y Ferroviarios están de duelo: Comenzó la demolición del Estadio San Eugenio*. Publicado en El Dínamo, 5 de noviembre de 2012. Disponible en: <<http://www.eldinamo.cl/2012/11/05/fotos-el-futbol-y-ferroviarios-esta-de-duelo-comenzo-la-demolicion-del-estadio-san-eugenio>>

¹⁰² En la Segunda Ruta Patrimonial realizada el día 2 de septiembre de 2012 hubo una detención frente al Estadio donde los vecinos manifestaban 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.

¹⁰³ Existen rumores de que Universidad de Chile lo comprará para construir su estadio. Fuenzalida, Ramón (2012). *La "u" espera precio por terrenos del estadio San Eugenio*. publicado en diario La Tercera, 17 de noviembre de 2012. Disponible en: <<http://www.latercera.com/noticia/deportes/2012/11/656-493737-9-la-u-espera-precio-por-terrenos-del-estadio-san-eugenio.shtml>>

¹⁰⁴ Sobre esto, en la Ruta Patrimonial del Día del Patrimonio realizada el 2 de junio, un vecino dijo que por ser este un sector de obrero, quien diseñó “jamás se le ocurrió que alguien que vivía aquí iba a tener un vehículo”.

bloque existen patios que funcionan como área verde y espacio deportivo(Fig.69,Im.18). Finalmente, hacia Subercaseaux se ubica la Población El Riel, agrupada en fachada continua en los pasajes Santiago Watt y Santa Margarita. Tienen un mismo sistema constructivo, pero cada vivienda posee distintos diseños *art decó* en sus fachadas, definidas como ICH en el PRC Estación Central¹⁰⁵. Hacia el poniente se ubican viviendas de dos pisos para altos administrativos de FFCC, las que se distinguen por su volumetría y amplios jardines (Fig.69,Im.13-14).

Todo este patrimonio 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. Sólo los rieles en el pavimento son vestigio de su original relación. En su interior¹⁰⁶ se encuentran las Tornamesas, las que aun contienen coches diésel. La Bodega Norte y Maquinaria Sur también están en obsolescencia funcional. Sólo un nuevo galpón prefabricado se encuentra en funcionamiento. Entre los desvíos existe una serie de carros de carga y coches de pasajeros abandonados en la intemperie. (Fig. 69,Im.22-23-24-25).

¹⁰⁵ *Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Estación Central* (2005). Departamento de Asesoría Urbana, Ilustre Municipalidad de Estación Central. p.52.

¹⁰⁶ *El acceso está restringido, por lo que para ingresar se tuvo que contactar a personal de EFE y justificar los fines académicos de la visita.*

Eugenio Tveve, periodista de la Gerencia de Comunicaciones y Marketing de EFE, tuvo la gentileza de gestionar el acceso, además brindar otra 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.

Patrimonio residencial de la Población Fraternal Ferroviaria.

Tres kilómetros hacia el poniente de la MSE, en la comuna de 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 (Fig. 70, Im.1-2). Es un conjunto de 1.000 propiedades. Las ubicadas en las avenidas principales tienen 12m. de frente y 25m. de fondo (300m²), y las de los pasajes 10m. y 25m. (250m²). Dentro del plan se definió el Colegio Santo Tomás¹⁰⁷ y el sector comercial de Av. Central. Dado que fueron autoconstrucciones, no existe línea edificatoria común, salvo algunas aisladas de albañilería reforzada en 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 “Operación Sitio” por la CORVI (Fig.70, Im.3-4-5-6-7-8).

¹⁰⁷ Los entrevistados indican que este colegio se construyó a través de la donación de terrenos por parte de los miembros de la Cooperativa, y a éste fueron muchos hijos de ferroviarios.

Esta población es importante como componente del patrimonio ferroviario residencial por ser la materialización de un proyecto construido de manera conjunta y progresiva por las mismas manos de sus obreros, cuando las necesidades de vivienda eran una urgencia y cuando el “Estado Benefactor” se hace insostenible y no logra hacerse cargo de la demanda¹⁰⁸.

¹⁰⁸ Bajo este enfoque, la Población Fraternal Ferroviaria podría ser considerada tanto y más valiosa en términos patrimoniales que aquellas pintorescas viviendas para altos funcionarios de la muchas veces mal llamada Población “obrera” El Riel.



Patrimonio residencial de Población Fraternal Ferroviaria.



(1) Habitantes esperando el tren en el antiguo espacio del Paradero Dávila Carson.



(2) Tren pasando por la actual Estación de Metroren Pedro Aguirre Cerda.



(3) Sector comercial de la Población Fraternal Ferroviaria por Av. Central.



(4) Interior Población Fraternal Ferroviaria por Armada Nacional.



(5) Vivienda de albañilería reforzada autoconstruida en Población Fraternal Ferroviaria.



(6) Interior Población Fraternal Ferroviaria por Pasaje Apostadero.



(7) Vivienda autoconstruida según línea de edificación continua con las vecinas con pequeño antejardín.



(8) Vivienda autoconstruida en el fondo de sitio con parrón y acceso vehicular.

Fig. 70: Patrimonio ferroviario residencial de la Población Fraternal Ferroviaria. Fuente: Elaboración Propia.

Complejo patrimonial del Pueblo de Lo Espejo y Maestranza Lo Chena

Los atributos patrimoniales del Pueblo de Lo Espejo son difíciles de identificar como “área urbana”¹⁰⁹ dado el deterioro de sus edificaciones y espacio público. Las fachadas continuas de las viviendas de adobe en general se encuentran en mal estado por su nula restauración y, morfológicamente, el conjunto se encuentra desintegrado por la intervención de éstas, y por su completa demolición y reemplazo por edificación aislada en ciertos puntos. Las casas quinta destacan como hitos dentro del área, pero algunas de ellas se encuentran abandonadas, como por ejemplo la Casona Ferrari, la cual se quemó y ha sido ocupada como espacio de refugio para vagos.¹¹⁰ Finalmente, la antigua Estación Lo Espejo se encuentra cerrada con panderetas, según EFE por protección al mismo edificio, y el antiguo Parque Landaeta, propiedad también de EFE, es un gran sitio eriazo¹¹¹ (Fig. 71, Im.1 a 8).

Hacia el norte de Av. Lo Espejo, se encuentran antiguas industrias vinculadas al desarrollo de FFCC. Entre ellas destaca uno de los edificios de la antigua Maestranza Lo Espejo, de hormigón armado con

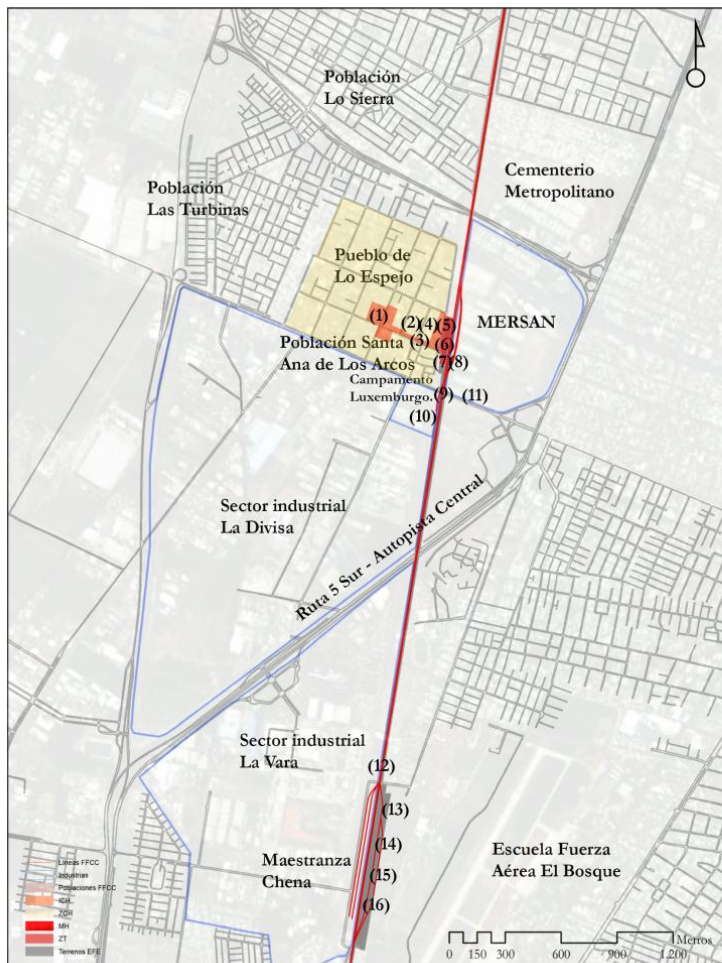
cubierta de bóvedas en serie. La estructura diseñada por un ingeniero de la industria y fue construida con fierros de FFCC apernados como “bizcocho”, sin soldaduras. Actualmente el edificio se mantiene funcional, pero como maestranza privada de otro tipo de piezas industriales (Fig. 71, Im.9-10).

Hacia el sur del Pueblo de Lo Espejo, cruzando la Ruta 5 Sur, se encuentra otro componente del patrimonio ferroviario. Inmersa entre grandes industrias activas, la antigua Maestranza Lo Chena o Planta Soldadora de Rieles de EFE, se encuentra en obsolescencia funcional, en Av. Ochagavía, el límite de las comunas de San Bernardo y El Bosque. El área poniente se encuentra desmantelado totalmente, mientras en el sector oriente aún existen los desvíos, maquinarias de gran valor abandonadas y estructuras de diverso tipo para el trabajo industrial. Destaca entre ellas una larga estructura de marcos sobre rieles con carros móviles donde se realizaba la unión y soldadura (Fig. 72, Im.11 a 16). Cabe destacar que en este lugar se definieron como MH mueble un carro y 3 coches de carga, los cuales ya no están aquí, sino se trasladaron al Museo Ferroviario de Quinta Normal y la MSE.

¹⁰⁹ El Pueblo de Lo Espejo está definida bajo la subcategoría de “área urbana” en su declaración como ZT.

¹¹⁰ Fernanda Venegas comenta en la entrevista que estuvo rondando un violador en la ZT de Lo Espejo, quien se llevaba a las niñas justamente a la Estación y la casona Ferrari.

¹¹¹ El sitio posee canchas informales y destaca una gran animita de un joven que fue atropellado por el tren.



Complejo patrimonial del Pueblo de Lo Espejo y Maestranza Lo Chena



(1) Viviendas fachada continua en Pueblo de Lo Espejo (ZT).



(2) Casona Ferrer abandonada, ocupada como morada para indigentes y recientemente incendiada por dentro (ZT).



(3) Casona ubicada en calle Centenario en Pueblo de Lo Espejo (ZT).



(4) Nuevo edificio construido sobre edificación patrimonial en la ZT del Pueblo de Lo Espejo (ZT)



(5) Sitios eriazos junto a la antigua Estación Lo Espejo, antiguo Parque Landaeta. Terreno propiedad de EFE (ZT).



(6) Animita ubicada en medio el antiguo Parque Landaeta (ZT).



(7) Antigua Estación Lo Espejo cercada con panderetas. Detrás de ella se encuentra el Campamento Luxemburgo (ZT).



(8) Via férrea contigua a la abandonada Estación Lo Espejo (ZT).

Fig. 71: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y social del Pueblo de Lo Espejo, Maestranza Los Espejo y Planta Soldadora Lo Chena. Fuente: Elaboración Propia.



(9) Sector industrial de Lo Espejo, donde se ubica la antigua Maestranza Lo Espejo.



(10) Paso bajo nivel FFCC para entrar a la comuna de Lo Espejo. Al fondo se ven los edificios de la antigua Maestranza de Lo Espejo.



(11) MERSAN desde Avenida Lo Espejo.



(12) Vía férrea en el sector donde se ubicaba el antiguo Paradero Chena del Tren Popular.



(13) Grúa al interior de la antigua Maestranza o Planta Soldadora Lo Chena. Al fondo se ve el Cerro Chena.



(14) Maquinaria abandonada al interior de la Maestranza Lo Chena.



(15) Carros y rieles abandonados en Maestranza Lo Chena.



(16) Estructura para soldar rieles en Maestranza Lo Chena.

Fig. 72: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y social del Pueblo de Lo Espejo, Maestranza Los Espejo y Planta Soldadora Lo Chena. Fuente: Elaboración Propia

Complejo patrimonial entre Estación de San Bernardo y MCSB.

San Bernardo se consolidó como “ciudad ferroviaria” con la instalación de la MCSB. A pesar de que existen poblaciones específicas construidas para ferroviarios, en otros sectores de la ciudad también habitaron trabajadores¹¹². De esta forma, el “barrio ferroviario” de San Bernardo por su diversidad tipológica es complejo de comprender como un todo y, además, la misma infraestructura que lo configuró se transformó en una barrera que condiciona la generación de espacios muertos. Cabe destacar además que existen vestigios de los ramales hacia la bodega de la Estación y hacia el Molino, la cual está definida como ICH en PRC de San Bernardo¹¹³ (Fig. 73, Im.5 a 8).

La Estación San Bernardo es un espacio urbano activo. El entorno poniente hacia la Plazuela, es un espacio donde abunda el comercio ambulante, y hacia el oriente, se instala una extensa y popular feria libre. El inmueble declarado MH se encuentra en desuso, cercado con paneles luego del terremoto del 2010. Las bodegas de EFE se encuentran

abandonadas y su entorno, donde se encuentran los desvíos hacia el Molino, es un espacio erizado con micro basurales. Cabe destacar que al poniente de la Estación se encuentra el Archivo Documental de EFE, edificación hermética que no evidencia su uso¹¹⁴ (Fig. 73, Im.1 a 4).

Hacia el suroriente se ubica la Población Balmaceda, conjunto de viviendas pareadas y aisladas de un nivel, con amplios antejardines y tejas de chena. Poseen una línea edificatoria común, pero algunas son continuas, poseen porche o un característico dintel. Su trazado está definido las calles Arturo Dagnino y Malaquías Concha, y al interior posee dos pasajes peatonales. El conjunto consideró un espacio público llamado Plazuela Gabriela Mistral. Cabe destacar que por la construcción del paso bajo nivel del Seccional Maestranza, se demolieron una serie de viviendas junto a la Barraca de San Bernardo. 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 a nivel, por lo que se diseñó un paso bajo nivel, angosto e inseguro. Por este deficiente diseño urbano, los habitantes del oriente de la vía férrea suelen cruzar por un paso a nivel informal, cruce más óptimo para llegar al centro de San Bernardo (Fig. 73, Im.10 a 14).

¹¹² 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 aun habitan ferroviarios. También en el sector de calle Esmeralda y Av. 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.

¹¹³ SEREX UC (2006) *Ordenanza Local. Plan Regulador Comunal de San Bernardo y Localidad de La Herrera*, Ilustre Municipalidad de San Bernardo. P.61

¹¹⁴ Durante la elaboración de la tesis no fue fácil identificar este lugar, a pesar de que transitó muchas veces por allí. Está cargo de doña Lucinda Severino y don Alfredo Contreras, dibujante, fue quien facilitó mucha información planimétrica, de la poca que ha mantenido documentada EFE.

Hacia el nororiente se encuentra la Población Ernesto Merino Segura, conocida como “La Lata”, conjunto de viviendas de uno y dos niveles, pareadas, con antejardín. Posee calles y pasajes que convergen en una 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 la mayoría de resto del caso de estudio. Esta posee pasto, árboles que dan sombra y mobiliario urbano, espacio que se ocupa activamente por los habitantes del sector (Fig. 74, Im.15 a 17).

Al poniente de la MCSB se encuentra la Población Obrera Ferroviaria Sur, conocida como “Guarello”, primera construida para sus trabajadores. El conjunto posee amplias calles y acequias. Las viviendas son amplias, de un piso, pareadas y aisladas con antejardín. Sus fachadas poseen dinteles de arco de medio punto, techumbres de tejas de chena y sólo aquellas que enfrentan Av. Portales están definidas como ICH en el PRC de San Bernardo¹¹⁵ (Fig. 74, Im.18 a 20).

En medio de la “Villa Maestranza” destacan las grandilocuentes estructuras de hormigón armado estilo *art déco* del 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

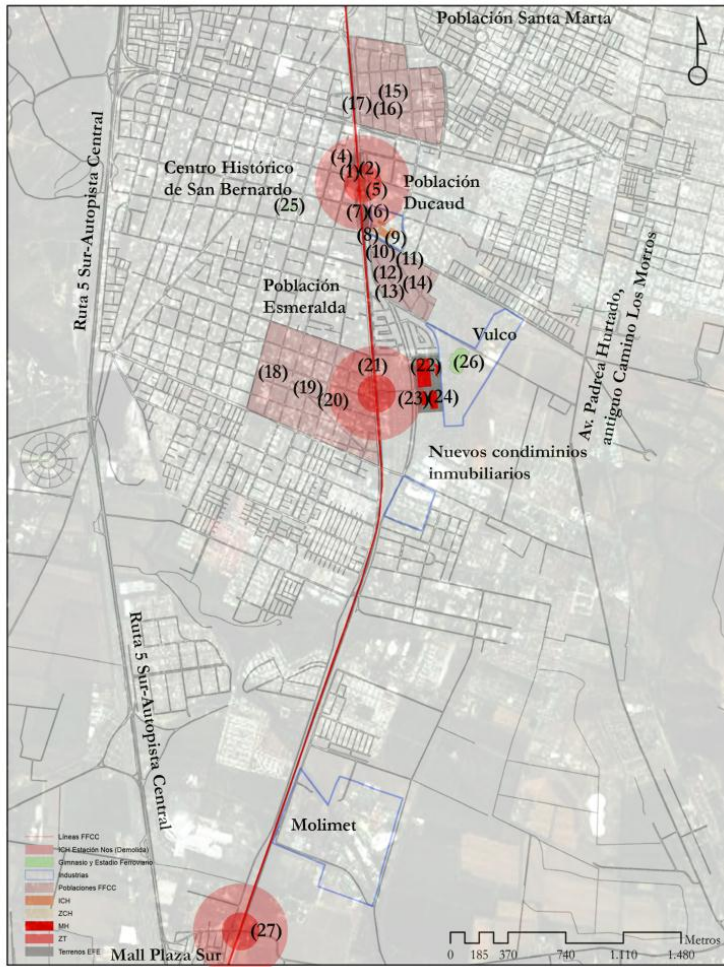
menores dimensiones y dos mayores. Al interior aún existen los puentes grúas que permitían el traslado de locomotoras. El Taller de Herrería posee dos naves compuestas arcos parabólicos y el Taller de Calderería dos naves simétricas. La modulación de fachadas estaba compuesta por paños vidriados armados, hoy totalmente desmantelados. El deterioro, además de los daños sufridos por el terremoto del 2010, 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 férrea¹¹⁶ (Fig. 74, Im.21 a 24).

Sobre el patrimonio ferroviario sociodeportivo, al igual que la MSE, la MCSB también tenía su Estadio Ferroviario, hoy Estadio Vulco (Fig. 75, Im.26). Por otra parte, el Gimnasio Ferroviario, ubicado hacia centro histórico de la ciudad, fue un hito social muy importante. Fue sede del Consejo Obrero Ferroviario y para construirla los trabajadores consiguieron subvención estatal. Su fachada es racionalista, con celosías de hormigón armado. Se arrienda para hacer fiestas y otras actividades masivas¹¹⁷ (Fig. 75, Im.25).

¹¹⁶ Cabe destacar que la Placa de Bronce declarada MH fue en la declaratoria del 2010 se encuentra extraviada. Existe un juicio por esto hacia EFE llevado a cabo por el Comité de Defensa Esta se encontraba en las oficinas principales de EFE, en Morandé 115 y en un cambio de gobierno desapareció. El Consejo de Defensa del Estado y el abogado Iván Fuenzalida, interpondrán un documento para que el caso no se cierre y se siga investigando, según don Guillermo Cruces.

¹¹⁷ El Comité de Defensa del Patrimonio Histórico y Cultural de la Maestranza de San Bernardo está en gestiones para declarar este lugar en MH. Por otra parte, 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 dirigente de Santiago, a través de la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, dueños actualmente de este espacio.

¹¹⁵ SEREX UC (2006) *Ordenanza Local. Plan Regulador Comunal de San Bernardo y Localidad de La Herrería*, Ilustre Municipalidad de San Bernardo. P.61



Complejo patrimonial entre Estación de San Bernardo y MCSB.



(1) Estación de San Bernardo cercada en su perímetro luego del terremoto del 27F (MH).



(2) Bodegas de la Estación de San Bernardo en desuso.



(3) Garitas instaladas para suplir el espacio de la Estación que se encuentra clausurado.



(4) Hermética fachada del Archivo Documental de EFE, ubicado en parte posterior de la Estación junto a la Plaza de la Estación.



(5) Desvíos hacia la bodega de la Estación y hacia el Molino. Al fondo se ve el Hospital Parroquial.



(6) Molinoera Ferrer Hermanos S.A., antiguo Molino de San Bernardo (ICH).



(7) Desvíos hacia el Molino, hoy funciona como microbasural. Al fondo se ve el paso peatonal sobre nivel de la Estación.



(8) Paso peatonal bajo nivel por Av. San José, poco utilizado dado lo inseguro que es. Los habitantes suelen cruzar por un paso a nivel informal.

Fig. 73: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y sociodeportivo vinculado a la Estación San Bernardo y MCSB, denominado en esta tesis como “Barrio Ferroviario” de San Bernardo. Fuente: Elaboración Propia.



(9) Silos de la Molinera Ferrer Hnos. destacan en el contexto urbano por su escala.



(10) Casa expropiada en Población Balmaceda para la construcción del paso bajo nivel San José.



(17) Viviendas de Población Merino y parque longitudinal al borde de la vía férrea



(18) Plaza Guarello, parte de la urbanización de la Población Obrera Ferroviaria Sur.



(11) Plazuela Gabriela Mistral, parte de la urbanización de la Población Balmaceda.



(12) Vivienda pareda Población Balmaceda, calle Malaquías Concha.



(19) Vivienda esquina transformada en negocio en Población Obrera Ferroviaria Sur, calle J.J.Perez.



(20) Vivienda fachada conmina en Población Obrera Ferroviaria Sur, calle Industria.



(13) Vivienda pareda en Población Balmaceda, calle Malaquías Concha.



(14) Vivienda pareda en Población Balmaceda, calle Malaquías Concha.



(21) Antiguo acceso principal MCSB, asilado del conjunto de Talleres (MH).



(22) Pabellón Central y Tornamesa de la MCSB (MH).



(15) Plaza La Lata, parte de la urbanización de la Población Merino.



(16) Vivienda aislada de 2 niveles en Población Merino, calle Cosme Gonzalez.



(23) Taller de Herrería MCSB (MH).



(24) Taller de Calderería MCSB (MH).

Fig. 74: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y sociodeportivo vinculado a la Estación San Bernardo y MCSB, denominado en esta tesis como “Barrio Ferroviario” de San Bernardo. Fuente: Elaboración Propia.



(25) Gimnasio Ferroviario, por calle Bulnes.



(26) Estadio Vulco, antiguo Estadio Ferroviario de la MCSB.



(27) Estación Nos, en ausencia de su antiguo edificio declarado ICH por el PRC de San Bernardo.

Fig. 75: Patrimonio ferroviario industrial, residencial y sociodeportivo vinculado a la Estación San Bernardo y MCSB, denominado en esta tesis como “Barrio Ferroviario” de San Bernardo. Fuente: Elaboración Propia.

2.2. A lo inmaterial: Trabajar, Viajar, Habitar.

El análisis de los componentes culturales del paisaje urbano actual se recoge a través de entrevistas que permiten examinar la percepción de las transformaciones, para comprender en qué medida existe identidad y cultura ferroviaria vinculada a vivencias colectivas.

A lo largo del tramo se aprecia que la preservación del patrimonio ferroviario material es causa y origen de los procesos de puesta en valor. En torno a estos hitos físicos, que en algunos casos ya no son parte del paisaje actual dado que fueron destruidos o transformados, existen prácticas cotidianas y memoria vinculada a su funcionamiento. Estas prácticas y esta memoria se estructuran en la acción de “trabajar” en las ex industrias ferroviarias, “viajar” en el medio de transporte del ferrocarril y de “habitar” al borde de la línea férrea. La comprensión de estas prácticas no se explica como línea de tiempo, sino se integra en un mismo relato el “paisaje anterior” y el “paisaje actual”

Lo más sugerente de este capítulo, es que existen motivaciones y expectativas sobre estos espacios, más aun en las nuevas generaciones que buscan poner en valor el patrimonio ferroviario, porque ven en ellas proyecciones que mejorarán la calidad de vida del entorno.

Trabajar.

Haber sido “ferroviario” fue una experiencia colectiva que aún está fuertemente contenida en la identidad cultural de este paisaje. 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*¹¹⁸, hacia los hijos, nietos e incluso a nuevos habitantes que no tuvieron vínculo directo con la industria. Desde las entrevistas realizadas se reconoce como un modo de vida configurado por los cambios sufridos por el modelo laboral chileno, consecuencia del cambio de modelo económico global, memoria viva de una comunidad descontextualizada en una modernización forzada. Se trata de una cultura de trabajo, caracterizada por conocimientos técnicos, por vivencias de un colectivo social identificable y por un territorio de pertenencia (Araneda [et al.], 2010: p.36) 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. Todos explican detalladamente su labor, desde que ingresaron a FFCC y cómo, con esfuerzo y estudio, lograron especializarse y ascender de escalafón hasta llegar a ser Jefes de Taller. Parte sustancial de esta cultura fue el trabajo en equipo. La industria funcionaba como un engranaje, donde todas las partes eran fundamentales para en la reparación y construcción de la locomotora. Dino Rojas, nieto de “tiznado” de la MCSB, es capaz de transmitir con precisión el trabajo que realizaba su abuelo en el Taller de Fundición (Fig. 76).

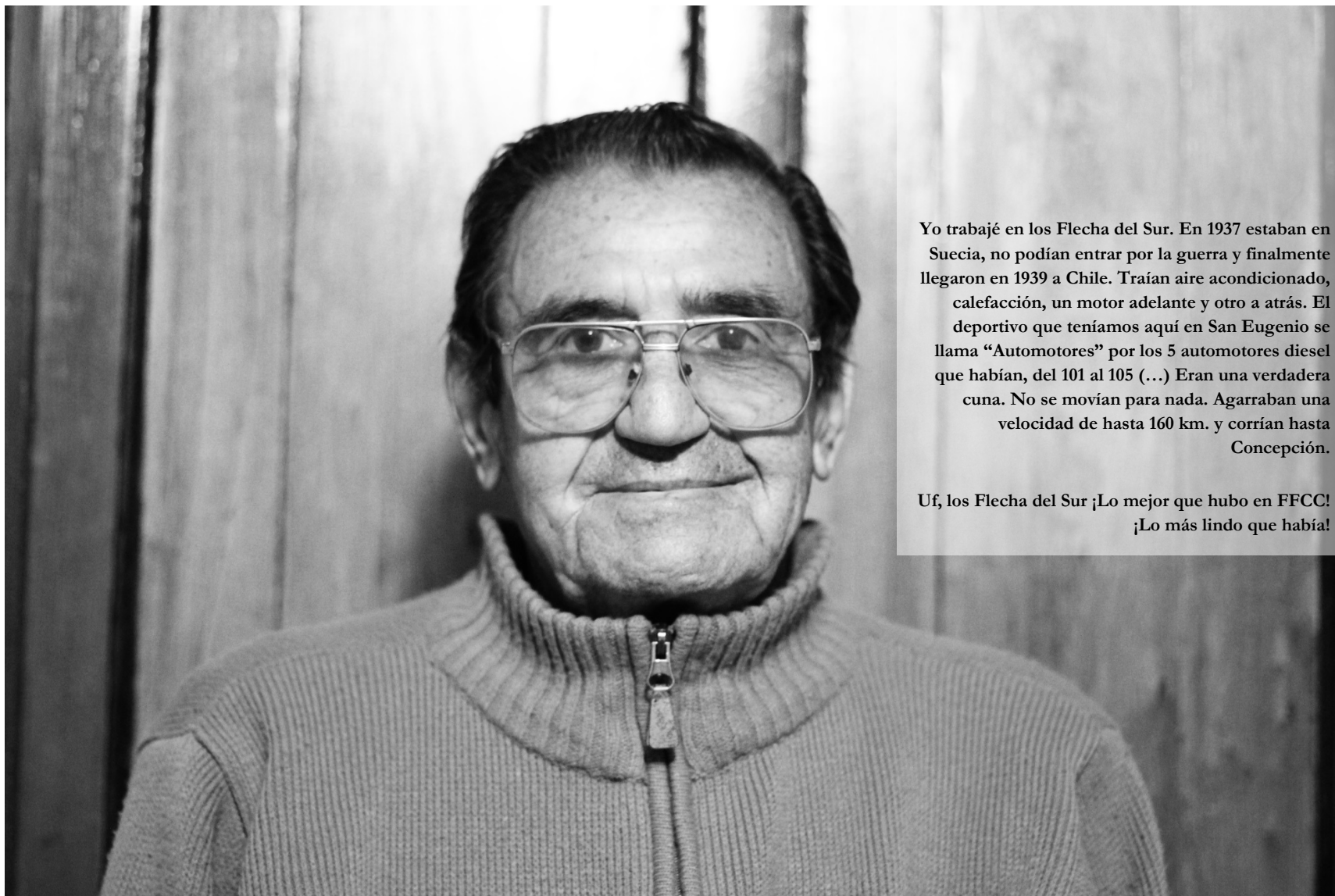
El trabajo en FFCC sufrió cambios tecnológicos que también determinaron cambios en el modo de trabajo. Sólo tuvieron que adaptarse, a pesar de que la infraestructura no estaba destinada ni fue modificada para responder de la mejor manera a los cambios. Del vapor al diésel se nota una diferencia clara en la descripción del trabajo. Este traspaso significó en un principio la llegada del progreso (Fig. 77), pero luego significó el declive de FFCC (Fig. 78).

¹¹⁸ Según Sassen (1991) 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* se refiere al 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.



“Mi abuelo en 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”.

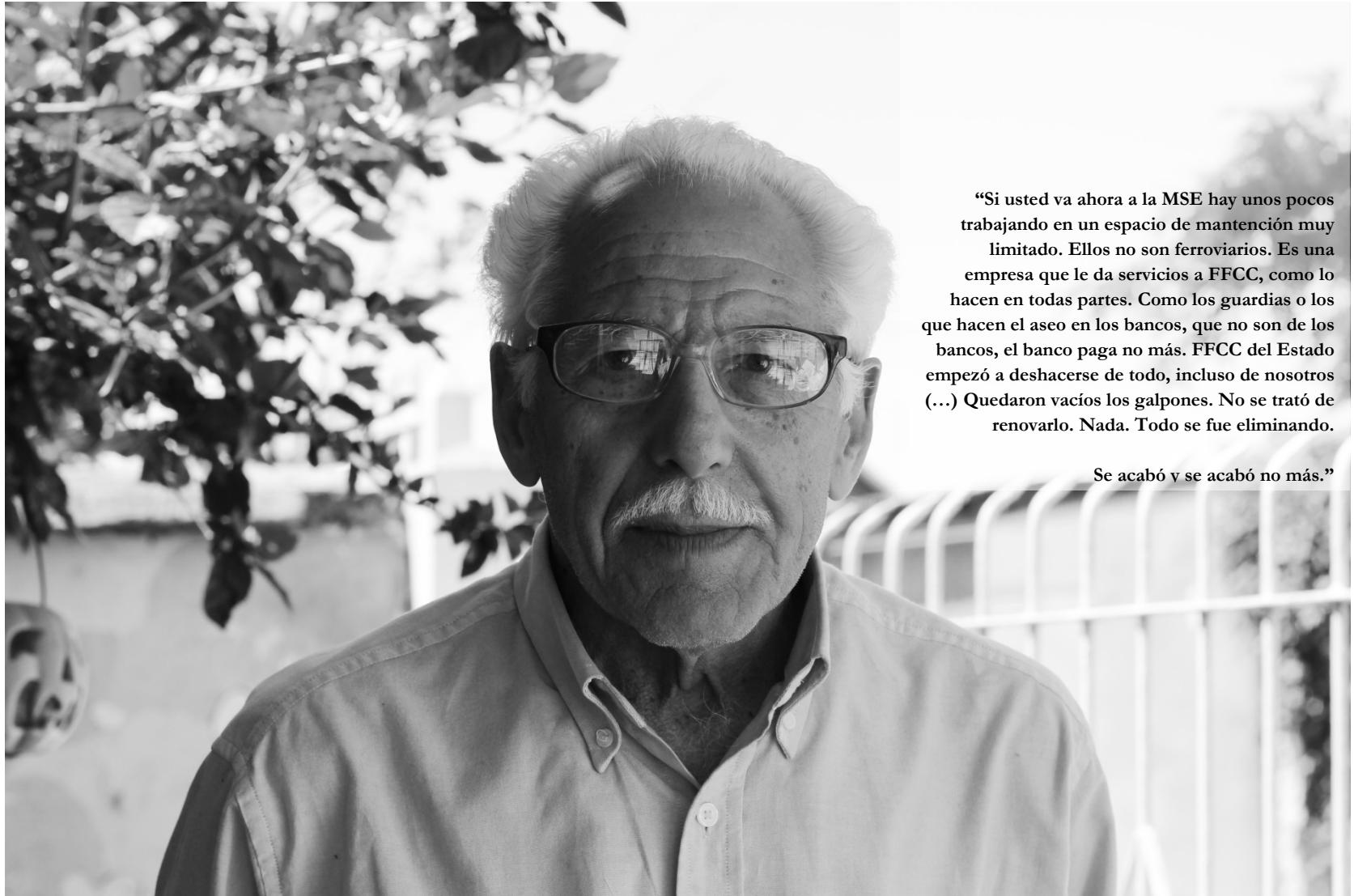
Fig. 76: Dino Rojas, cartógrafo. Nieto de *tiznado* de la MCSB, miembro de Círculo Sur, parte de la Obra Los Tiznados de la Maestranza. Se ha dedicado autónomamente a recopilar importante patrimonio fotográfico de la MCSB. Fuente: Propia.



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 a atrás. El deportivo que teníamos aquí en San Eugenio se llama “Automotores” por los 5 automotores diesel que habían, 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 FFCC!
¡Lo más lindo que había!


Fig. 77: Ernesto Angulo, ferroviario. Mecánico Diesel, llegó a ser Jefe del Taller Diesel en la MSE. Trabajó en FFCC desde 1945 hasta 1977. Fuente: Propia



“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 FFCC, como lo hacen en todas partes. Como los guardias o los que hacen el aseo en los bancos, que no son de los bancos, el banco paga no más. FFCC 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 no más.”

Fig. 78: Humberto Poggini, ferroviario, Forjador en Taller de Herrería en MSE. Trabajó desde junio de 1956 hasta 1980, en FFCC del Estado. Habitante de la Población Fraternal Ferroviaria desde 1960. Fuente: Propia.



“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 100% 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. ¡Y nosotros decíamos que eso no podía ser! Porque todas nuestras enfermedades eran producidas por la manera inhóspita en que trabajábamos los obreros”.

Fig. 79: Guillermo Cruces, ferroviario. Fue alumno de la Escuela de Aprendices, egresó en 1964. Delegado de Taller de Herramientas. Tesorería 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. Fuente: Propia.

La actividad sindical también definió fuertemente el modo de vida de los ferroviarios (Fig. 79). Eran un gremio muy organizado que tuvo diversos tipos de agrupaciones sociales que definieron su identidad. Hoy los entrevistados siguen siendo parte de alguna agrupación ferroviaria, de forma activa o pasiva¹¹⁹.

Por otra parte, la cercanía entre vivienda e industria configuró el ritmo de vida de los entornos urbanos de las maestranzas. La hora de entrada, almuerzo y salida se hacía notar en los barrios, tanto por el sonido del pito, como por la masiva circulación de hombres con viandas bajo el brazo y llegando en bicicleta a la MCSB. Sobre cómo eran percibidos por otros estos espacios laborales, surge la evocación común de estos eran asombrosos, como parques de puro movimiento:

Habían pequeñas máquinas que movían estos carros hacia el interior de la casa de máquinas (...) Entonces mi abuelo les pedía permiso a estos compañeros de trabajo para que yo me subiera (...) Y yo veía que esto era Disneylandia¹²⁰.

Las maestranzas fueron también espacios de grandes celebraciones. Muy recordados son los 18 de Septiembre en la MSCB y la navidad en

la MSE, donde se generaron nuevos vínculos entre familias ferroviarias¹²¹.

En la juventud san bernardina el traspaso de la memoria es muy potente. Diversas agrupaciones se han identificado con los ferroviarios y han desarrollado diversas actividades artísticas como tocatas, murales, entre otros¹²². La más destacable es la obra de teatro rock callejero “Los Tiznados de la Maestranza”, intervención teatral musicalizada en el espacio público, desarrollada en base a talleres gratuitos, articulados por el “Centro de Desarrollo Social y Cultural Círculo Sur”. 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 11 ferroviarios ejecutados en 1973¹²³ (Fig. 80).

¹¹⁹ Todos forman parte de la Unión de Trabajadores Ferroviarios de Chile en calidad de jubilados y algunos de los entrevistados participan activamente en otras agrupaciones por la defensa del patrimonio ferroviario, o son dirigentes en Juntas de Vecinos de su población ferroviaria.

¹²⁰ Entrevista realizada a Patricio Rodríguez-Plaza, 18 de octubre de 2012.

¹²¹ Por ejemplo, en barrio San Eugenio, el ferroviario Ernesto Angulo, quien vivía en Población El Mirador, se casó con la hija de un compañero maquinista, Gladys González, quien vivía en los Colectivos San Eugenio, y en la ONG, los abuelos del matrimonio de Wilma Varela y Hugo Lizama también eran compañeros en la MSE.

¹²² “Acción Recupera” quienes realizaron en 2010 tocatas de rock en los “Galpones de la Mae”. Destaca también los murales que evocan la “Memoria Ferroviaria” de los maestrancinos de San Bernardo.

¹²³ *Libro de Promoción Los Tiznados de la Maestranza* (2011). Centro de Desarrollo Social y Cultural Círculo Sur.



Fig. 80: Fotografía del montaje de la obra de teatro rock callejero “Los Tiznados de la Maestranza” 2011. Fuente: Libro de Promoción Los Tiznados de la Maestranza.

Viajar.

El tramo de estudio se caracteriza por estar configurado por la infraestructura ferroviaria. Pero, más que la vía, son las estaciones los espacios trascendentes ya que proveen acceso al medio de transporte. Esta accesibilidad es comprendida como un valor, 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 a su escala metropolitana. A pesar de que existen diversas alternativas de transporte metropolitano, existe una cultura de viajar en tren que se ha traspasado desde sus orígenes, donde la Estación de San Bernardo se transforma en 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 Normal¹²⁴.

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 sólo 10 minutos (...) el Metrotren 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 velocidad¹²⁵.

Actualmente en San Bernardo existen tres estaciones de Metrotren¹²⁶; Estación San Bernardo, Estación Maestranza, construida como parte del Seccional, y Estación Nos, la cual fue demolida¹²⁷ a pesar que estaba definida como ICH en el PRC de San Bernardo¹²⁸. Cabe destacar que en la comunidad san bernardina hay grandes expectativas sobre el Proyecto Rancagua Express, especialmente por la integración a la tarifa de Transantiago. De esta manera, San Bernardo se integraría efectivamente con la metrópolis, funcionando fluidamente el servicio como lo hace Metro¹²⁹,

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 pueblo (Fig. 81, 82). El abandono y

¹²⁵ Entrevista realizada a Guillermo Cruces Mendoza. 5 de noviembre de 2012.

¹²⁶ Frecuencias del Metrotren Alameda en San Bernardo es sólo cada una hora, y en la hora *peak* de la mañana (6-8hrs) y la tarde (18-19hrs) cada 15 y 30 minutos aproximadamente. El proyecto Rancagua Express pretende aumentar la frecuencia entre 10 a 15 minutos de forma regular en ambas vías. EFE (2012). *Proyecto Proyecto Rancagua Express* [en línea]. Disponible en:

<http://www.efe.cl/medios/licitaciones/_702_Proyecto_Rancagua_Express_.pdf>

¹²⁷ Ni en el Archivo Histórico de San Bernardo, ni el Asesor Urbanista de San Bernardo tienen información escrita sobre las razones de su desafectación como ICH.

¹²⁸ SEREX UC (2006) *Ordenanza Local. Plan Regulador Comunal de San Bernardo y Localidad de Lo Herrera*, Ilustre Municipalidad de San Bernardo. P.61

¹²⁹ Una completa reformulación de los servicios de transporte público contempla el Plan Maestro de Transporte de Santiago. El plan contempla el anhelo de los vecinos de la zona sur: prolongar la Línea 2 desde La Cisterna hasta San Bernardo. Disponible en: <http://www.institutoferroviario.cl/2012/10/transportes-proyecta-ampliar-todas-las-lineas-de-metro-y-un-tren-de-cercania-al-aeropuerto/>

¹²⁴ Entrevista realizada a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

falta de accesibilidad, ha generado marginalidad y problemas de seguridad en los espacios públicos:

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 botada que están las cosas¹³⁰.

Por otra parte, los entrevistados hacen referencia a la Estación Alameda como puerta de acceso a la ciudad¹³¹. 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 aleja hacia norte. La vía troncal se proyectaba hacia Matucana, bajo la Alameda, pasando por Maestranza Yungay hasta Estación Mapocho, última estación del Tren Popular. Este servicio tenía muchas detenciones y en la actual comuna de Lo Espejo existían tres: Estación Lo Espejo, Paraderos Pedro León Ugalde y Lincoln:

Cuando Lo Espejo se empezó a llenar de población, nace “el Popular”. Pasaban 3 trenes en la mañana, en la tarde y uno a medio día. Andaban con 8 coches de segunda clase. Eran locomotoras tipo 32 o 30, italianas y le decíamos “la Sofia 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 espejina¹³².

El Tren Obrero también es parte importante de la memoria colectiva de los ferroviarios. Este tren se detenía en la actual Estación Pedro Aguirre Cerda, entonces Paradero Dávila Carson, y desde la Fraternal Ferroviaria también los ferroviarios 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 Eugenio¹³³.

A pesar de lo precario que eran las máquinas que brindaban el servicio, se presentan como un valor en la memoria del viaje en tren, dada la importante utilidad pública que entregaban a sectores socialmente marginados. Por otra parte, la eliminación de los ramales hacia el sur también generó el abandono de muchos pueblos. Esta obsolescencia es un sentimiento compartido por todos aquellos que vivieron la época del oro de FFCC, más allá del tramo de estudio (Fig. 83).

¹³⁰ Entrevista realizada a Fernanda Venegas, 31 de octubre de 2012.

¹³¹ La valoración social de la Estación Central se analizó no desde su contexto más inmediato, sino desde los otros núcleos patrimoniales ubicados hacia el sur. Se definió así dado que 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 pequeña y gran escala, la ciudadela de la Universidad de Santiago, diversidad de cités que 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.

¹³² Entrevista realizada a Nivaldo Ahumada, 15 de noviembre de 2012.

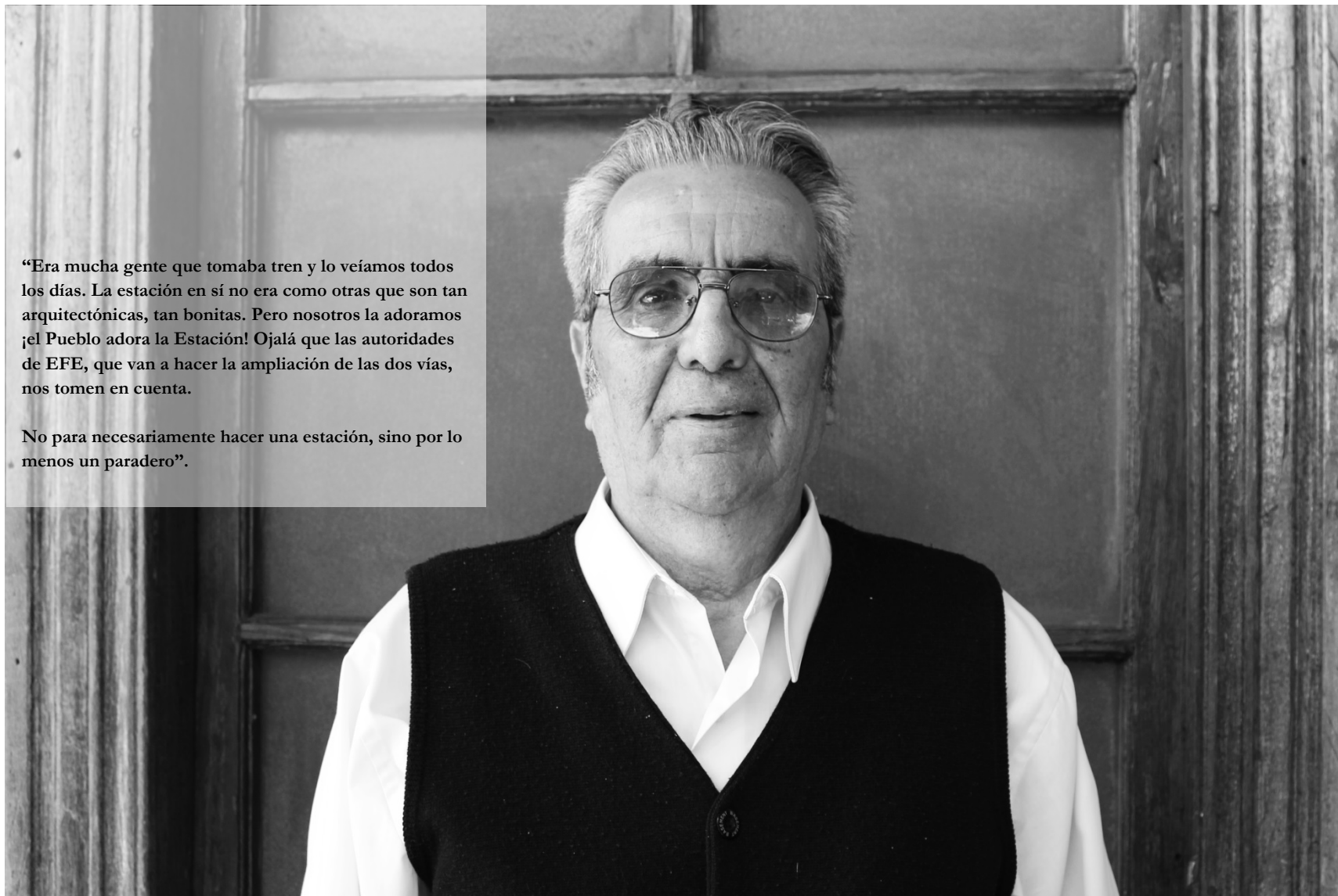
¹³³ Entrevista realizada a Humberto Poggini, 12 de noviembre de 2012.



“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,

Fig. 81: Fernanda Venegas, Lic. en Historia. Nieta de trabajador de la Maestranza de Lo Espejo y 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”.



“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”.

Fig. 82: José Manuel Aro, trabajador de la Maestranza de Lo Espejo, vive en el Pueblo de Lo Espejo desde 1963 hasta hoy. Es Coordinador del “Centro por el desarrollo Arquitectónico Cultural del Pueblo de Lo Espejo”.



“FFCC 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 FFCC prestó muchos servicios, sobre todo en los ramales del sur.

Pero toda esa gente quedó abandonada (...)”

Fig. 83: Guillermo Silva, ferroviario. Habitante del barrio San Vicente desde 1933. Trabajó como administrativo de transporte en FFCC del Estado en Estación Alameda 1962-1995.

Habitar.

Vivir junto a la vía férrea trae consigo una imagen urbana ambivalente. Por una parte está la percepción romántica, remitida a la historia que estos espacios poseen, pero también existe una connotación de marginalidad en ella.

El habitar romántico se percibe con gran fuerza entre los habitantes del Barrio San Eugenio. Hugo Lizama (51) nacido y criado en la Población El Mirador, nieto de maquinista y vicepresidente de la ONG San Eugenio, considera que el valor del barrio está en los vínculos amistosos y familiares que se generaron desde los orígenes (Fig. 84).

Por otra parte, la identidad del “obrero” en los barrios San Eugenio y San Vicente está muy arraigada¹³⁴ (Fig. 85) y la motivación de formar la agrupación patrimonial surge especialmente por el gran cariño que existe por el barrio, por su historia y por las huellas que sus antepasados han dejado:

Yo amo mi barrio por toda la historia que encierra, por todo los que dejaron mis ancestros acá (...) todas las historias se van cruzando en este lugar¹³⁵.

¹³⁴ Pese que en San Vicente consideran que en realidad ellos fueron privilegiados en su momento y que los “verdaderos obreros” son ellos

¹³⁵ Entrevista realizada a Hugo Lizama, 16 de noviembre de 2012.

En San Bernardo existe un notorio dejo de nostalgia por parte de los habitantes más antiguos. La ciudad ha cambiado mucho en muy poco tiempo y muchos de los referentes materiales del paisaje se han destruido o deteriorado con el tiempo luego de su conurbación con Santiago:

Uf, era tranquilo, como una ciudad del sur. Se podía estar en la calle hasta las 12 de la noche y no pasaba ninguna cosa, nada malo. Era maravilloso vivir en San Bernardo¹³⁶.

Cruzar la línea para los san bernardinos que viven al poniente es un acto habitual. Actualmente la línea cruza por la mitad del territorio comunal y, ya que esta siempre fue zona urbana, siempre estuvo cercada, a diferencia del sector entre Lo Espejo y PAC. Por lo tanto, cruzar la línea se transformó en una costumbre, donde el habitante toma su tiempo de escuchar y mirar por si viene el tren.

Por otra parte, los más jóvenes motivados por el patrimonio ferroviario, ven este modo de habitar como inspiración artística:

Me gusta dibujar las estaciones, cruzar caminado los puentes ferroviarios, andar metido en la línea. Cuando partí dibujando me vine como 5 fines de semana a dibujar la Estación. Ahí conocí a harta gente que se paraba al lado mío a ver lo que estaba haciendo¹³⁷.

¹³⁶ Entrevista realizada a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.

¹³⁷ Entrevista realizada a Dino Rojas, 21 de noviembre de 2012

Y entre los niños que habitan en sectores al borde de la vía se dan una serie de costumbres y juegos típicos:

Salíamos a pasear con mi hermana y mi papá y poníamos las moneditas en 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 línea¹³⁸.

En todo el tramo de estudio existe una percepción de marginalidad sobre los espacios públicos entorno al ferrocarril. Microbasurales, animitas¹³⁹ y casuchas construidas con materiales residuales por indigentes, son elementos comunes en el paisaje. Este borde, “territorio de nadie”, en realidad es 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 formalmente construida no fue planificada a una distancia suficiente, como sí lo fue el entorno de Estación Central, San Eugenio y San Bernardo, por lo que ciertas poblaciones se encuentran “pegadas a la vía”, recibiendo directamente las externalidades negativas de la infraestructura¹⁴⁰.

¹³⁸ Entrevista realizada a Fernanda Venegas, 31 de octubre de 2012.

¹³⁹ Una de las más notorias es una ubicada junto a la ex Estación Lo Espejo, la cual 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.

¹⁴⁰ Sobre esto, cabe destacar una noticia de contingencia. Habitantes de Lo Espejo se han agrupado en el “Frente Amplio por la Defensa de Lo Espejo” en contra del proyecto Rancagua Express, dado que su entorno urbano recibe fuertemente las externalidades negativas de éste cómo la vibración y el ruido, cosa que se agudizará con la

Sobre la identidad del habitar en la Fraternal Ferroviaria existe una ambivalencia. Por una parte, reconocen que su población posee mucha historia, pero no la conciben bajo el concepto de patrimonio ferroviario. Este no reconocimiento se debe a que ésta no tiene una imagen uniforme y pintoresca, y porque se encuentra entre antiguas tomas de terreno y operaciones sitio. Además, antes de construirse la población muchos ferroviarios al adquirir sus lotes los vendieron por la connotación marginal del sector. A pesar de esto, los ferroviarios que llegaron lograron formar comunidad barrial (Fig. 86). 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 éste 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 aquí¹⁴¹.

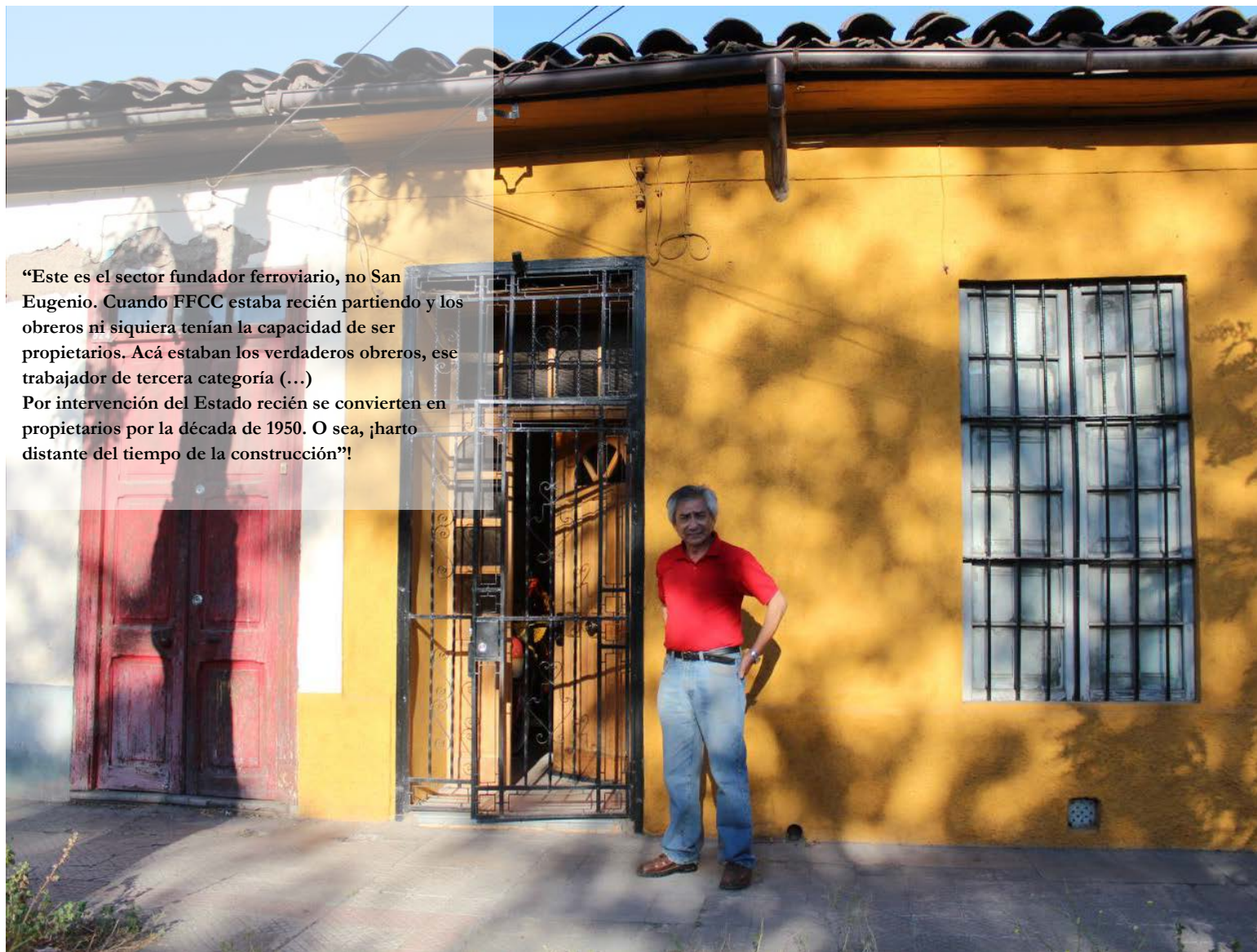
ampliación de la vía y el aumento de la frecuencia de trenes. El actual alcalde de lo Espejo por esta razón indica que “el tren es un mal vecino para nosotros” *Mi vecino el tren*. Reporteros Noticias Canal 13 [en línea]. Publicado el Jueves, 13 de diciembre 2012. Disponible en: <<http://www.13.cl/113/reporteros/mi-vecino-el-tren>>

¹⁴¹ Entrevista realizada a Juanita Plaza, 12 de noviembre de 2012.



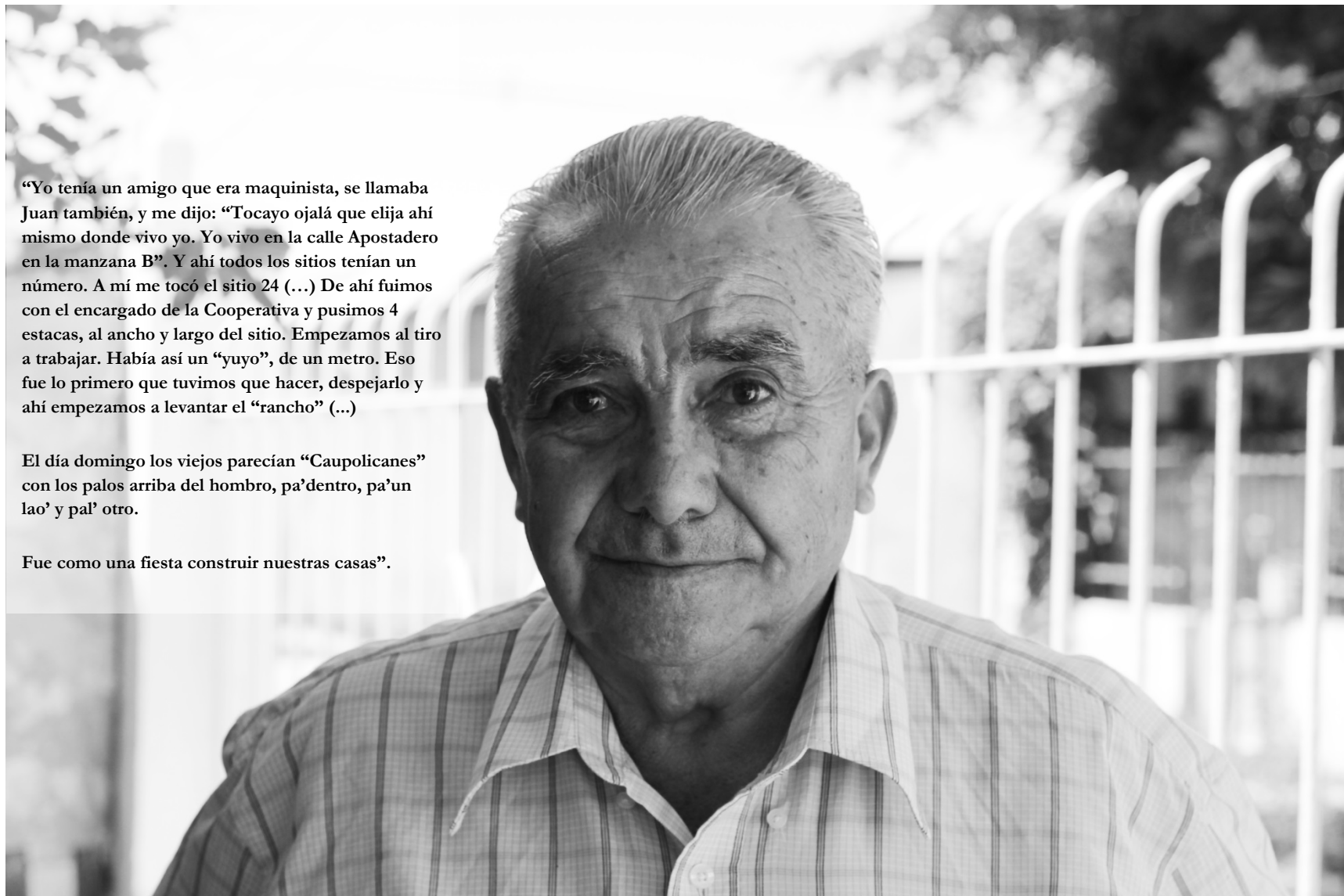
“Este barrio era de puertas abiertas y todos nos conocemos por los apodos (...). A mi abuelo le decían “Juan Mojón”. Los mojones eran unos clavos chicos que se ponían en los rieles y como era bajito le decían así. Acá dicen “ah, tú eres el nieto de tal persona” y todos nos ubicamos así.”

Fig. 84: Hugo Lizama junto a su esposa Wilma Varela. Vive desde que nació en Barrio San Eugenio, Población El Mirador. Su abuelo era ferroviario, maquinista de FFCC del Estado.



“Este es el sector fundador ferroviario, no San Eugenio. Cuando FFCC 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”!

Fig. 85: Fernando Díaz, habitante de Barrio San Vicente desde que nació en 1952. Integrante de la Pastoral de comunicaciones de la parroquia Perpetuo Socorro.



“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 Apostadero 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 4 estacas, al ancho y largo del sitio. Empezamos al tiro a trabajar. Había así un “yuyo”, de un metro. Eso fue lo primero que 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”.

Fig. 86: Juan Torres Sanmartín, ferroviario. Trabajó en FFCC 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 que tienen hoy los espacios locales y los modos de vida de los habitantes del tramo de estudio, existe una expectativa común con respecto al habitar: todos buscan mejoras en su calidad de vida a través del mejoramiento de los espacios públicos subutilizados en torno a la infraestructura ferroviaria. A pesar de que existen grandes áreas disponibles, estos están en su mayoría abandonados por el deterioro mismo del entorno, reflejándose así un paisaje urbano que no representa el valioso patrimonio histórico que significa para sus habitantes.

A partir de este diagnóstico, surge la necesidad de concluir este estudio con proyecciones en estos espacios, que generen integración en el paisaje y potenciando nuevos usos que aprovechen la infraestructura de transporte en vínculo con el patrimonio cultural del ferrocarril.



“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)

José Aro, habitante del Pueblo de Lo Espejo, contemplando el paisaje actual del antiguo Parque Landaeta y la abandonada Estación Lo-Espejo.

CAPÍTULO IV. CONCLUSIONES.

[RIELES QUE UNEN] Paisaje cultural ferroviario como detonador de desarrollo urbano.

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

Ante el detrimento del sistema ferroviario y economía en base a las industrias manufactureras a fines del XX, el paisaje urbano del tramo ha sufrido un proceso degradación continua. En primer lugar, por la

pérdida que surge desde el desmantelamiento de valiosos edificios de las maestranzas y estaciones, como consecuencia de falta de estrategias de uso complementarios a 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. Y 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.

De esta forma, efectivamente la infraestructura del ferrocarril ha configurado, y sigue re-configurando, el paisaje urbano entre Estación Central y San Bernardo, tanto desde el punto de vista formal y funcional, como desde el punto de vista contextual, referido a los modos de vida de sus habitantes. Pero, no es posible decir que existe un paisaje cultural común continuo en todo el tramo, sino existen huellas de antiguos complejos consolidados y componentes de un paisaje cultural ferroviario posible de ser revalorizado sólo si éste es comprendido desde una visión territorial conjunta y articulada. Este paisaje cultural surgió principalmente desde aquellos sectores que se vieron beneficiados por la “época de oro” de FFCC, por parte de aquellos trabajaron en las maestranzas y por parte de aquellos son o fueron servidos por las estaciones, espacios que entregan accesibilidad al medio de transporte metropolitano.

La historia FFCC en Chile ha puesto poca atención a los efectos que la infraestructura ferroviaria ha generado en las ciudades, lo que ha llevado como consecuencia, por un lado, a una escasa valoración sobre el papel estratégico y necesario del ferrocarril en el desarrollo urbano; y por otro lado, a la poca eficiencia en la concreción de las tareas de protección, preservación 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, así como también es insuficiente su inclusión en los planes de desarrollo territorial.

Esto se debe principalmente a que, por un lado, 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” (Cuéllar, 2011: p.8). Estas externalidades condicionan fuertemente el estado actual y las proyecciones de los espacios del patrimonio ferroviario. Por otra parte, la complejidad terminológica y 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 la presencia del debate entre el negocio privado y el interés público para conseguir una gestión más óptima de las infraestructuras, los servicios de transporte ferroviario y la integración de los espacios urbanos aledaños a este desarrollo. Se considera como inevitable que las presiones urbanas, o mejor dicho, la especulación desde ámbitos públicos y privados sobre el valor del suelo, suponga el destino de sectores donde se encuentran elementos patrimoniales, lo que ha condicionado el fatalismo de los espacios periféricos con menor valor de suelo. Pero en realidad éste es sólo uno de los factores. La razón más importante de la débil preservación y puesta en valor integral del patrimonio ferroviario es que éste no goza del reconocimiento institucional suficiente, por lo que menos aún existe un método para gestionar un paisaje cultural ferroviario de forma integrada.

Por esta razón, más allá del romanticismo que trae consigo el término patrimonio, es necesario tener en cuenta que la herencia más evidente en el paisaje urbano del Ferrocarril al 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, son los elementos más notorios del

paisaje, lo que conlleva también, en gran parte, a los problemas de preservación del patrimonio ferroviario.

Por otra parte, desde la reconstrucción de expansión urbana en torno al Ferrocarril al Sur surge una notable revelación: la planificación del Área Metropolitana de Santiago durante el siglo XX omitió como eje de desarrollo a las preexistentes infraestructuras de FFCC. 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 del PRIS de 1960 evidencia claramente que la infraestructura del Ferrocarril al Sur no estuvo considerada como importante eje de conectividad. Destacan 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 el caso de estudio en el sector de Lo Chena (Fig. 87).

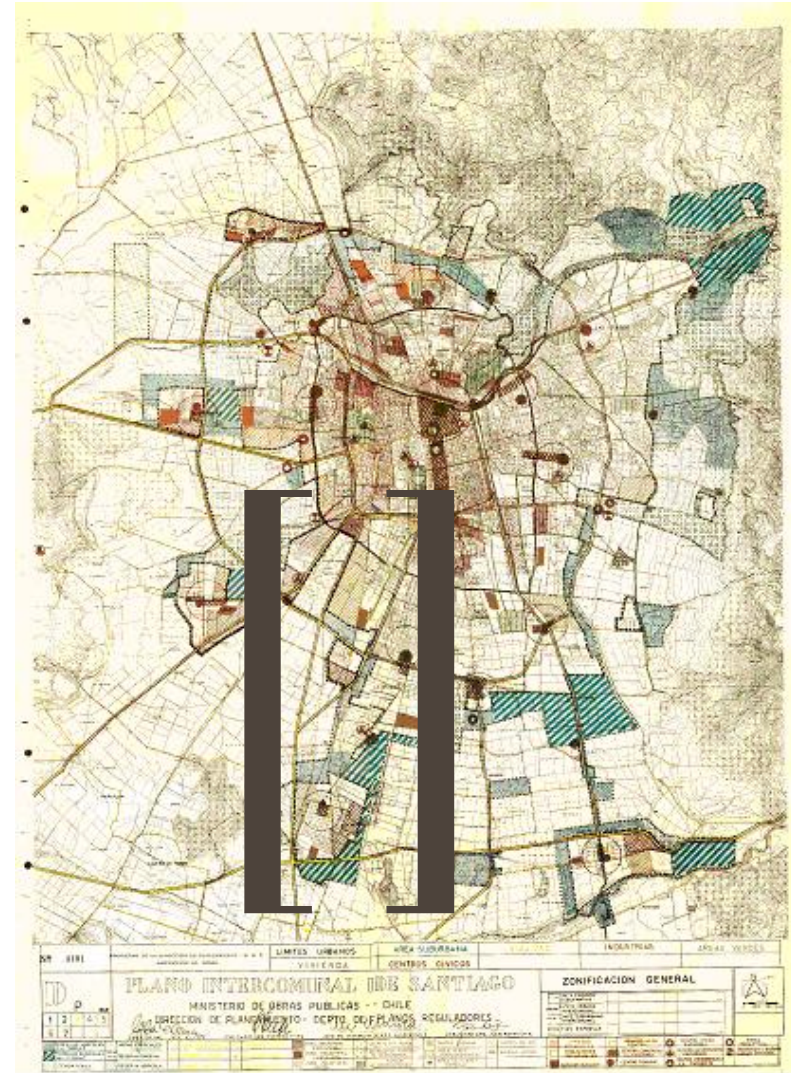


Fig. 87: Plano Intercomunal de Santiago (PRIS) de 1960. Entre los corchetes se encuentra el tramo de estudio, no representado como importante eje de conectividad territorial. Fuente: Revista Urbanismo Universidad de Chile.

Esta forma de planificación, que además proyectó luego las futuras líneas de FFCC subterráneos de Metro, generó fragmentación y segregación urbana en los sectores intersticiales del caso, especialmente aquellos ubicados en las actuales comunas de PAC y Lo Espejo. Luego, la imagen urbana periférica del caso 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 en la ciudad, los proyectos privados de vivienda y centros comerciales concentrados para el abastecimiento, acentuando aún más la desintegración de todo el sector sur del Área Metropolitana (Pavez, 2011: p.57-85).

Finalmente, en el tramo se evidencia en la actualidad que la valoración del patrimonio ferroviario surge desde los contextos locales. Para ellos, la puesta en valor del patrimonio ferroviario es una oportunidad de desarrollo. Buscan hacer visibles sus valores culturales y proyectar además una planificación urbana integrada en torno al ferrocarril, principalmente desde la rehabilitación y mejoramiento de espacios públicos vinculados a la accesibilidad al transporte de pasajeros. En este contexto, a pesar del origen local de la valoración patrimonial, las agrupaciones comprenden que esta herencia abarca una escala territorial mayor. Con las entrevistas fue posible descubrir que realmente que los rieles unieron y siguen uniendo, en las motivaciones y expectativas de estas agrupaciones que se encuentran asilados entre sí.

Todas las agrupaciones por la puesta en valor del patrimonio ferroviario tienen como fin último la rehabilitación o mejoramiento físico y funcional de los espacios públicos vinculados a FFCC con nuevos espacios culturales abiertos a la comunidad. Las agrupaciones tienen clara consciencia del gran aporte de FFCC y del trabajo de los ferroviarios en el desarrollo del país, por lo que buscan que se les retribuya todo su esfuerzo en el mejoramiento de la imagen urbana de sus entornos patrimoniales, bajo los mismos criterios y estándares que se intervienen otros patrimonios más reconocidos.

De esta forma, para concluir la historia urbana del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo, se presentan lineamientos para una gestión integrada para el paisaje cultural ferroviario entre Estación Central y San Bernardo. Estos lineamientos son consecuentes con el marco teórico-metodológico y los resultados del trabajo de campo, y las propuestas surgen:

- Desde las expectativas de las agrupaciones sociales que buscan la puesta en valor del patrimonio ferroviario, con las cuales se trabajó en conjunto en todo el desarrollo de esta tesis.
- Desde los intereses que busca cada municipio desde la escala local y en relación a la escala metropolitana.
- Desde las proyecciones de la institucionalidad de la EFE y en relación a su Plan Rancagua Express.

Hacia una política pública: Entre Estación Central y San Bernardo, valorizar el patrimonio ferroviario material e inmaterial vinculado al Ferrocarril al Sur a través de un plan intercomunal que potencie como eje de desarrollo urbano la histórica infraestructura de conectividad de FFCC. Esto debiera contemplar proyectos urbanos y lineamientos de gestión patrimonial para la sostenibilidad del paisaje cultural, con la integración de distintos actores estatales, privados y de la sociedad civil, a fin de generar nuevos usos vinculados a turismo cultural y otros servicios funcionales a la escala local y metropolitana.

Lineamiento 1. Valorizar el patrimonio ferroviario de forma integrada desde la accesibilidad al medio de transporte. Proponer para EFE una modificación en la visión y orgánica institucional, 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 para generar nuevas inversiones y valor agregado al desarrollo urbano. INVIA, empresa inmobiliaria que administra y comercializa los terrenos disponibles de EFE por su proceso de modernización, juega un rol primordial en este nuevo enfoque. Es esencial que su gestión comprenda de forma integrada la infraestructura de conectividad con los contextos locales de las comunas aledañas, comprendiendo la accesibilidad al medio de transporte como un valor en sí mismo.

Como estrategia es necesario que el Plan Rancagua Express se plantee como un “proyecto amigable, nuevo y en conjunto”¹⁴² con la ciudadanía local, que integre ciertas¹⁴³ antiguas estaciones y paraderos del Tren Popular, las cuales aportaron accesibilidad metropolitana a lugares que hoy tienen un pésimo transporte público. Estas detenciones debieran ser pensadas como subcentros intermodales del transporte metropolitano sur, donde buses harían recorridos más detallados hacia los alrededores¹⁴⁴ y los cruces de vía férrea debieran estar pensados principalmente para la mejora de la calidad de vida diaria del peatón.

Lineamiento 2. Potenciar desde la escala local el rol metropolitano de los espacios que articulan las antiguas maestranzas de FFCC. En torno a la MCSB y MSE se han configuraron complejos patrimoniales extensos y consolidados. Pero hoy, por su obsolescencia funcional, estos grandes espacios se encuentran desvinculados de las nuevas y constantes dinámicas

¹⁴² Huerta, Catalina (2012). “Mi vecino el Tren”. Frente Amplio de Defensa Ciudadano de Lo Espejo .Reporteros Teletrece, presentado el 13 de noviembre del 2012.

¹⁴³ Según el economista, urbanista y docente del IEUT Oscar Figueroa la distancia mínima en trenes de cercanía en zona urbana sería de 3 kms. aprox. y debieran responder a una evaluación definida por su rentabilidad social.

¹⁴⁴ José Fernando Aguirre, Gerente General Proyecto Rancagua Express en el reportaje “Mi vecino el Tren” indica 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 vecinos alegan que las imágenes del video del proyecto no muestran la urbanización del entorno. Sobre las externalidades negativas del ferrocarril Aguirre dice que “lamentablemente la magia no existe”, siendo que el mismo profesor Oscar Figueroa indica que sí sería posible la opción de hundir la vía férrea en trinchera. Esto sería una inversión costosa, pero es necesaria, por lo menos en ciertas partes, considerando la separación del transporte de carga y pasajeros. Estas son sólo cuestiones de operación, cosas que son posibles de manejar si está la intención y si el proyecto genera un gran beneficio social.

metropolitanas. Por lo tanto, es necesario proponer planes maestros de regeneración urbana, articuladores, de gran escala y envergadura, que entiendan tanto la importancia histórica de estos espacios, como el potencial de nuevos usos locales y metropolitanos.

Para la MSE existe un proyecto articulador que propone el Sandoval¹⁴⁵ (2012) “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 preservación del material móvil más recurrentes en el mundo se concretan en exposición permanente en museos del transporte e intervenciones para recuperar su operatividad.

La creación de 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 colección transformar en museo (Cuéllar, 2011: p.13-14). Este proyecto, para fomentar su rentabilidad, sería necesario vincularlo a las nuevas estaciones propuestas por la nueva Línea 6 del metro y Plan Rancagua Express, las cuales conformarán un espacio intermodal al sur poniente de la MSE.

Para la MCSB sólo existe una propuesta presentada por BESALCO que incluía nuevos usos como un *mall* que no se concretó en el Pabellón Central, un museo ferroviario en el Taller de Herrería y un espacio deportivo en el Taller de Calderería. Este proyecto tal como estaba planteado en el aspecto patrimonial no era buen negocio, ya que el Estado no cumplió una gestión estratégica adecuada para que éste resultara.

La alternativa hoy es que el Estado asuma un rol subsidiario y a través de un trabajo conjunto de asociación público privada (EFE, MINVU, SECPLA, GORE e inversionistas) se realice un plan de inversión para que el negocio prospere y genere desarrollo urbano a través de nuevos usos. Antes de definir cuáles nuevos usos, el nuevo plan maestro debe contemplar en primer lugar devolverle la conectividad al área, desarrollando una nueva vialidad por el sector oriente, con el fin de éstos se transformen en un verdadero núcleo de desarrollo, ya que el gran problema de estos edificios es que quedaron aislados de la conectividad del ferrocarril por causa del diseño urbano de la Villa Maestranza.

Mientras tanto, los actuales dueños debieran reguardar la seguridad del área para la comunidad que ha luchado por su supervivencia, para que ésta se empodere de sus espacios patrimoniales legítimamente.

¹⁴⁵ Coordinador del Museo Ferroviario de Santiago y miembro del Instituto Ferroviario.

Lineamiento 3. Gestionar el patrimonio ferroviario a través de su difusión y reinterpretación. De forma complementaria es importante que exista un plan de gestión que potencie el desarrollo turístico del paisaje cultural ferroviario e integrar en el reconocimiento de estos valores a un sector más amplio de la sociedad. Como dice la “Carta de Turismo Cultural” (ICOMOS, 1999) la conservación del patrimonio debería proporcionar oportunidades responsables y bien gestionadas a los integrantes de la comunidad anfitriona, así como proporcionar a los visitantes la experimentación y comprensión inmediatas de la cultura.

Las agrupaciones locales que buscan poner el valor del patrimonio ferroviario han realizado rutas patrimoniales y otras actividades que buscan promover el turismo local. Por esta razón es que esta práctica debe ser apoyada por las autoridades tanto locales como del poder central, y comprender que estas iniciativas dadas en sectores que hoy se ven tan lejanas y distintas, forman parte de una historia común. En este sentido es importante también la integración social de nuevos habitantes del entorno que desconocen el valor del patrimonio ferroviario. Por otra parte, existen sectores donde el patrimonio ferroviario se visualiza en una pequeña escala y rodeada presiones de compleja índole. Estos sectores necesitan intervenciones “con pinzas” e integrarse a planes de desarrollo que le den sentido en una mayor escala. Entre Lo Espejo y PAC se ve este fenómeno, dado que el desarrollo urbano ha tendido construirse desintegrado en torno al ferrocarril.

La relación patrimonio y turismo, es una relación dinámica y puede implicar valoraciones encontradas, más aun sectores que poseen déficits sociales tan evidentes como en el caso de estudio. De esta manera es necesario integrar actores privados que han intervenido este patrimonio desconocido para ellos y que las comunidades anfitrionas se involucren en la planificación. Asimismo, la gestión debe ser capaz de promover el bienestar económico, social y cultural de las comunidades locales, contribuyendo a erradicar la pobreza y la marginalidad.

En virtud de lo expuesto, esta tesis propone que los rieles no dejen de conectar el territorio. En su evolución e involución, la infraestructura de FFCC se transformó en un fuerte protagonista del desarrollo y culturización del paisaje, donde sus atributos inherentes, aunque reducidos y escasamente valorados, conservan en la actualidad un enorme potencial: plantean el desafío de re-impulsar y sostener nuevos modelos de planificación territorial y desarrollo local (Beltrán-Beltrán, 2011; Etchevarren, Primucci & Romay, 2012; Ferrari, 2012).

[Rieles que unen] significa un nuevo diálogo integrado entre el ferrocarril y el paisaje. Comprendiendo y re-dimensionalizando el territorio a través de su trazado, es posible contribuir a la re-configuración y desarrollo de los contextos a partir del concepto integrador de paisaje cultural ferroviario: en su valoración, está la capacidad dinamizadora del paisaje, y en su comprensión integrada, su potencial para potenciar el impulso de nuevos espacios singulares en la ciudad (Fig. 88).

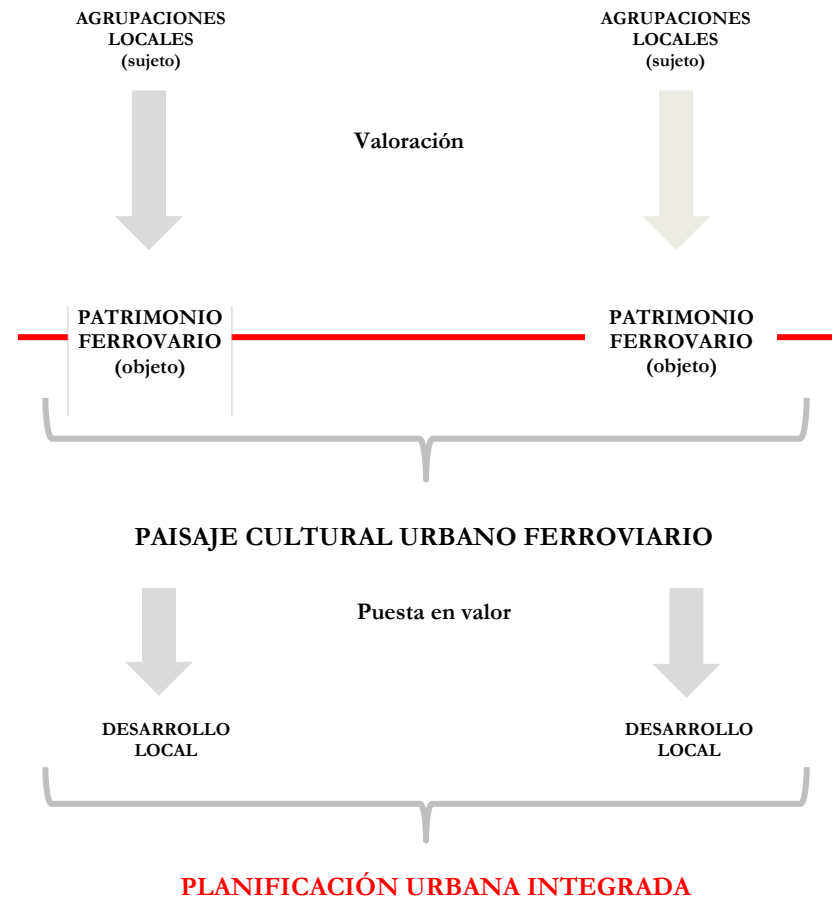


Fig. 88: Esquema que grafica las conclusiones más allá de la hipótesis planteada en la investigación. Fuente: Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA.

Fuentes primarias.

Acta de Acuerdo Conjunto Habitacional Barrio Oriente Maestranza de San Bernardo (25 de septiembre de 1996). Archivo Histórico de San Bernardo, Sub Fondo SECPLA. Expediente n° 35.

Aylwin, Patricio (1990). *Discurso del Presidente de la República Patricio Aylwin Azocar en el inicio de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional* [en línea]. Publicado en “Archivo Chile” por el “Centro de Estudios Miguel Henríquez”. Disponible en: http://www.archivochile.com/Gobiernos/gob_paylwin/de/GOBdeaylwin0005.pdf

Declaratoria Monumento Histórico Subcategoría Mueble Nueve piezas ferroviarias ubicadas en la Maestranza San Eugenio (2009). Decreto N°290, 25 de marzo del 2009 [en línea]. Disponible en: www.monumentos.cl

Declaratoria Zona Típica Sector Pueblo de Lo Espejo (2002). Decreto Exento N°00024, 15 de enero del 2002 [en línea]. Disponible en: www.monumentos.cl

Declaratoria Monumento Histórico Estación de San Bernardo (1981). Decreto Supremo N°6006, 17 de septiembre de 1983[en línea]. Disponible en: www.monumentos.cl

Declaratoria de Monumento Histórico Conjunto de Edificios Estación Central de Ferrocarriles de Santiago (1983). Decreto Supremo N°614, 29 de junio de 1983[en línea]. Disponible en: www.monumentos.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 del 2007 [en línea]. Disponible en: www.monumentos.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 [en línea]. Disponible en: www.monumentos.cl

Declaratoria Monumento Histórico Edificios de la Maestranza San Bernardo (2010). Decreto Exento N°46, 19 de enero de 2010 [en línea]. Disponible en: www.monumentos.cl

Declaratoria Monumento Histórico Estación de San Bernardo (1981). Decreto Supremo N°6006 17 de septiembre de 1981[en línea]. Disponible en: www.monumentos.cl

EFE (1993). *Ley Orgánica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado*. Modificaciones incorporadas: DFL N°24/2003 [en línea]. Disponible en: http://www.subtrans.gob.cl/transparencia/pdf/DFL_1.1993.pdf

El Ferroviano (1941, agosto). Santiago de Chile, Año 1, no. 1.

El Ferroviano (1941, septiembre). Santiago de Chile, Año 1, no. 2.

Entrevista realizada a Jorge Álvarez Gallardo, 1 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Guillermo Cruces Mendoza. 5 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Tomás Ríos, 1 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Ernesto Angulo Abarca, 16 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Fernanda Venegas Adriaizola, 31 de octubre de 2012.

Entrevista realizada a Juan Torres Sanmartín, 12 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Gladys González, 12 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Humberto Poggini Morales, 12 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Nivaldo Ahumada Mondaca, 15 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Patricio Rodríguez-Plaza, 18 de octubre de 2012.

Entrevista realizada a Wilma Varela, 16 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Hugo Lizama Morales. 16 de noviembre de 2012.

Entrevista realizada a Dino Rojas, 21 de noviembre de 2012

Entrevista realizada a Aida Arcos, 28 de diciembre de 2012

Entrevista realizada a Fernando Díaz, 28 de diciembre de 2012

Entrevista realizada a José Manuel Aro, 27 de diciembre de 2012.

Entrevista realizada a Guillermo Silva, 7 de enero de 2013.

Entrevista realizada a Sebastián Seisdedos, 28 de agosto de 2012.

Entrevista realizada a Santiago Vera, 16 de junio de 2012.

Entrevista realizada a Marco Sandoval, 28 de junio de 2012.

Entrevista realizada a Eugenio Tueve, 15 de junio de 2012.

Entrevista realizada a Alfredo Contreras, 22 de octubre de 2012.

Estatutos y reglamentos de la Fraternal Obrera Ferroviaria de Chile (1934). Aprobados en la Asamblea de 30 de junio de 1931. Santiago de Chile.

Figueroa, Bárbara (2012). *Día del Trabajador Ferroviario: recuperamos su historia y lucha* [en línea]. Publicado el 7 de Octubre de 2012. Disponible en:
<<http://barbarafigueroa.cl>>

Inauguración Población San Eugenio. Publicada en Revista Zigzag (14 octubre de 1911.), Año VI, Numero 347 – 1.

Ley Orgánica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (1993). Modificaciones incorporadas: DFL N°24/2003 [en línea]. Disponible en:
<http://www.subtrans.gob.cl/transparencia/pdf/DFL_1.1993.pdf>

Marín, Santiago (1900). *Estudio de los Ferrocarriles chilenos*. Santiago de Chile: Imprenta Cervantes.

Plano Seccional Maestranza de San Bernardo (30 de agosto de 1996). Archivo Histórico de San Bernardo, Sub Fondo SECPLA. Expediente n° 35.

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.

Sepúlveda, Armando (1959). *Historia Social de los Ferroviarios*. Santiago de Chile: Imprenta Siglo XX.

Soto, Carlos (1994). *Bitácora de la Comuna de Lo Espejo*. Ilustre Municipalidad de Lo Espejo, Santiago.

Vasallo, Emilio y Matus, Carlos (ed.) (1943). *Ferrocarriles de Chile, Historia y Organización*. Santiago de Chile: Editorial Rumbo.

Fuentes secundarias.

Aceves, Jorge (2012). *Historia oral. Ensayos y aportes a la investigación*. Seminario de Historia Oral y Enfoque Biográfico. Coordinación de publicaciones del CIESAS. México D.F.

Aguilar, Inmaculada (2009). *Presentación a: El Patrimonio Arquitectónico Industrial en Torno al Ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago. Testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX*. Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV, Universidad de Valencia España. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.

Álvarez, Miguel Ángel (2007). *Arqueología Industrial, el pasado por venir*. Colección La Herencia Recuperada, INCUNA, Centro de Iniciativas Culturales, Gijón (Asturias) España.

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. Disponible en:
<<http://www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/p3.pdf>>

Alliende, María Piedad (1993). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago de Chile: 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, España: Editorial Reverté.

Augé, Marc (1993). *Los No lugares, espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona, España: Editorial Reverté.

Araneda, Yerko [et al.] (2010). *Los rieles del tiempo: patrimonio ferroviario de la Provincia de Quillota*. Santiago de Chile: Gobierno de Chile, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, FONDART.

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. Escuela de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Aylwin, Andrés (2003). *Simplemente lo que vi (1973-1990): y los imperativos que surgen del dolor*. LOM Ediciones. Santiago, Chile.

Basaez, Patricio y Amadori, Ana María (1995). *Estación Central, Estación Mapocho*. Santiago de Chile.

Beltrán-Beltrán, L. (2011). *Las antiguas redes ferroviarias y su recuperación para impulsar el desarrollo regional (Editorial)*. Apuntes: Revista de estudios sobre Patrimonio Cultural, 24 (1), pp. 6-7.

Besoain, Raúl (1995). *Historia de la Ciudad de San Bernardo*. Material didáctico para la educación Chilena, Ministerio de Educación. Santiago de Chile: Imprenta Carán.

Bezanilla, Paulo (1999). *Proyecto Maestranza de San Bernardo*. Seminario internacional. Mecanismos para hacer ciudad. MINVU, Dirección de Proyectos Urbanos [en línea]. Disponible en: <<http://cdocs.minvu.cl/databank/19141.pdf>>

Borrero, Ana Luz y Chacón, Juan (2010). *Catedra abierta de historia de Cuenca y su Región* [en línea]. Auspicio prefectura de Azuay, Ecuador, Cuenca. Disponible en: <<http://www.slideshare.net/jmartinb/metodologa-de-la-investigacion-historica>>

Bustos, Roberto (2004). *Patrimonialización de valores territoriales. Turismo, sistemas productivos y desarrollo local*. Aportes y Transferencias, año/vol. 8, número 002. Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina. Pp. 11-24.

Bravo, Luis (1959). *Chile: El problema de la vivienda a través de su legislación*. Santiago: Editorial Universitaria.

Cepeda, Rodrigo (2000). *La transformación de las infraestructuras. Caso: el ferrocarril urbano Santiago-San Bernardo*. Tesis presentada a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al título profesional de Arquitecto, Santiago de Chile.

Choay, Françoise (1993). *Alegoría del Patrimonio*. Editorial Gustavo Gil. Barcelona, España.

Cicchini, Ana María y Escobar, Hugo (2005). *El paisaje urbano como patrimonio cultural*. En de Inés Moisset y Omar Paris, *Hipótesis de paisaje 3-4 actas*, pp. 132-140. Córdoba, España: I+P División Editorial.

Cornejo, Marcela; Francisca Mendoza y Rojas, Rodrigo (2008). *La Investigación con Relatos de Vida: Pistas y Opciones del Diseño Metodológico*. PSYKHE, Vol.17, N° 1, 29-39.

Correa, Sofía [et al.] (2001). *Historia del Siglo XX Chileno. Balance paradójico*. Santiago: Editorial Sudamericana.

De Ramón, Armando (2000). *Santiago de Chile*. Santiago de Chile: Editorial Sudamericana Chilena.

De Terán, Fernando (2009). *El pasado activo: Del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad*. Madrid España: Ediciones Akal.

Dormaels, Mathieu (2011) *Patrimonio, patrimonialización e identidad. Hacia una hermenéutica del patrimonio*. Revista Herencia Vol. 24 (1 y 2), 7-14, 2011.

Eisenhardt, K. (1989) *Building theories from case study research*. Academy of Management Review, 14(4), 532-550 [en línea]. Disponible en: <http://www.kuehne-nagel.com/extranet/fileadmin/nacora/files/Building_Theories_from_Case_Study_Research.pdf>

EFE (2012). *Prospecto Proyecto Rancagua Express* [en línea]. Disponible en:
<http://www.efe.cl/medios/licitaciones/_702_Prospecto_Rancagu_Express_.pdf>

Etchevarren, Virginia; Daniel Primucci & Romay, Carola (2012). *El ferrocarril en el Uruguay. Identidad sin movimiento*. 2º Seminario de Paisajes Culturales Udelar/UPC. Montevideo, Uruguay.

Ferrari, Mónica (2012). *Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria Jujuy-La Quiaca*. Una propuesta de reutilización para el desarrollo local. Revista Labor & Engenho, vol.6, n°1 [en línea]. Disponible en:
<http://www.conpadre.org/LE/LE_v6_n1_2012/06_p89-108.pdf>

Fonseca, Lorenzo y Saldarriega, Alberto (1984). *Arquitectura colombiana*. Bogotá, Colombia: Cuadernos Proa No. 5. Proa.

García Canclini, Néstor (1999). *Los usos sociales del Patrimonio Cultural*. En Aguilar Criado, Encarnación. Patrimonio Etnológico. Nuevas perspectivas de estudio. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía. p 16-33

Garcés, Mario (2002). *Tomando su sitio. El movimiento de pobladores de Santiago, 1957-1970*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.

Garcés, Mario; Ríos, Beatriz; Suckel, Hanny (1993) *Voces de Identidad. Propuesta Metodológica para la recuperación de la historia local*. CIDE, ECO, JUNDEP, Fondo para el Desarrollo de la Cultura y las Artes, FONDEC, MINEDUC. Santiago.

Garré, Fabián (2001). *Patrimonio arquitectónico urbano, preservación y rescate: bases conceptuales e instrumentos de salvaguarda* [en línea]. Disponible en:
<http://lunazul.ucaldas.edu.co/downloads/Revista18_3.pdf>

Guajardo, Guillermo (2007). *Tecnología Estado y Ferrocarriles en Chile (1850-1950)*. Universidad Autónoma de México. México, Ciudad de México D.F.: Creativa Impresores, S.A. de C.V.

Guajardo, Guillermo (2006). *La maestría ferroviaria y los orígenes de la industria ferroviaria y los orígenes de la industria metalmeccánica en América Latina: "Métodos inferiores", tecnología y producción en México y Chile, Ca. 1850-1950*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Greve, Natalia (2012). *Impacto del Ferrocarril en la Configuración Urbana de San Bernardo*. Seminario de Investigación, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.

Halbwachs, M. (1950). *La mémoire collective*. Paris, Francia: Editorial P.U.F.

Hidalgo, Rodrigo (2005). *Vivienda social en Chile: construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. Santiago de Chile: Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

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*. Revista Eure (Vol. XXVIII, N° 83), pp. 83-106, Santiago de Chile.

Ibarra, Macarena y Bonomo, Umberto (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, vol. 23, núm. 2, 104-117. Bogotá, Colombia.

ICOMOS (1999). *Carta Internacional Sobre Turismo Cultural. La Gestión del Turismo en los sitios con Patrimonio Significativo*. 12ª Asamblea General en México, octubre de 1999 [en línea]. Disponible en:
<http://www.international.icomos.org/charters/tourism_sp.pdf>

Krippendorff, Klaus (1990) *Metodología de análisis de contenido*. Teoría y práctica, Barcelona, Paidós, 1990.

Lanuz, Felipe (2008). *Paisaje de la ausencia: claves para una interpretación sobre los territorios del ex-anillo ferroviario de Santiago*. Tesis Magíster en Arquitectura, Facultad de Arquitectura Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile: Santiago de Chile.

Maderuelo, Javier (2005). *El paisaje: génesis de un concepto*. España, Madrid: Abada Editores.

Maykut, P. y Morehouse, R. (1994) *Beginning Qualitative Research: A Philosophic and Practical Guide*. Routledge. Falmer, London.

Mestre, María (2011). *La memoria del territorio. La recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril al Mediterráneo*. Revista Apuntes, vol. 24, núm. 1, 8-25. Bogotá, Colombia ISSN 1657-9763.

Moraga, Pablo (2001). *Estaciones ferroviarias de Chile: imágenes y recuerdos*. Santiago de Chile: DIBAM, Dirección Bibliotecas, Archivos y Museos.

Morales, Pablo (2007). *Maestranza Central, Patrimonio en riesgo: (No tan) breve cronología de un monumental taller ferroviario*. Disponible en:
<<http://maestranzacentral.blogspot.com/2007/11/no-tan-breve-cronologa-de-un-taller.html>>

Muñoz, Gonzalo (2004). *Maestranza San Eugenio de ferrocarriles: lógicas de evolución y procesos de obsolescencia: mecanismos de una pieza de infraestructura*. Tesis presentada a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al título profesional de Arquitecto.

Nast, Heidi (1994). *Women in the Field: Critical Feminist Methodologies and Theoretical Perspectives*. En *The Professional Geographer*, Vol. 46, Nº 1, p. 54-66.

Nora, Pierre (1993). *Les lieux de mémoire*. Paris, Francia: Editorial Gallimard.

Ortega, Andrea (2010). *Escena San Eugenio: De la industria obrera, un nuevo espacio creativo*. Tesis presentada a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al título profesional de Arquitecto.

Pavez, María Isabel (2011). *Marcha a pie urbana y regional y movilidad en los modelos de ciudad para Santiago de Chile*. Revista INVI vol.26 no.71 Santiago, Mayo 2011. Volumen Nº26: p.57-85

Peimbert, Alejandro (2010). *Recuperar las ruinas. espacio público y prospectiva del paisaje post-industrial de Mexicali*. Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali, México [en línea]. Disponible en: <<http://es.scribd.com/doc/52940786/Recuperar-las-ruinas-Espacio-publico-y-prospectiva-del-paisaje-post-industrial-de-Mexicali>>

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, M., Valenzuela, M. P., & Benavides, J. (2010). *El Patrimonio Arquitectónico Industrial en Torno al Ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago. Testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX*. Santiago: Editorial Universitaria.

Precedo Ledo , A., Orosa González , J., Míguez Iglesias , A. (2010). *De la planificación estratégica al marketing urbano: hacia la ciudad inmaterial* [versión electrónica]. *Eure*, 36 (108), 05-27.

Puig, Toni (2009). *Marca Ciudad/ City Mark: como rediseñarla para asegurar un futuro esplendido para todos*. Ediciones Paidós Ibérica S.A. Madrid, España.

Ramírez, Felipe (2005). *San Bernardo, la estación de ferrocarril*. Tesis presentada a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al título profesional de Arquitecto.: Santiago de Chile.

Ramos, Luis (2008). *Nuestras Poblaciones y Pobladores* [en línea]. Disponible en: <<http://promemorialvictorjara.blogspot.com/2008/11/nuestras-poblaciones-y-pobladores.html>>

Raposo, Isabel (2009). *Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario*. *Revista Transporte y Territorio* N° 1, Universidad de Buenos Aires, ISSN: 1852-7175. pp. 25-56 [en línea]. Disponible en: <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00103025.pdf>

Real, Yenny (2009). *Paisaje urbano. Estudio patrimonial del eje de la carrera 7ª de Bogotá entre el Centro Fundacional y Chapinero*. Bogotá, Colombia: Más uno, Arquitectura de posgrado, Pontificia Universidad Javeriana.

Reigada, Cristian (2009). *Puesta en valor de la Corporación Mutual Santiago Watt*. Santiago de Chile: Memoria de título, Escuela de Arquitectura, Universidad Central de Chile.

Riegl, Alois (1987). *El Culto Moderno a los Monumentos: Caracteres y Origen*. Visor Distribuciones, S.A. Madrid, España.

Rodríguez, Claudia (2008). *El Metrotren, oportunidad y herramienta para generar desarrollo urbano en la ciudad de Santiago de Chile*. Tesis presentada para optar al título de Arquitecto y Magíster en Desarrollo Urbano de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Rojas, Sebastián (2001). *La ruina moderna como ejercicio de transformación: conversión de los pabellones industriales de la Maestranza de San Bernardo en Centro Metropolitano de*

Expo-congresos. Tesis presentada a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al título profesional de Arquitecto.

Ruiz, Juan Carlos (2012). *Violencias en la periferia de Santiago. La población José María Caro*. Revista INVI N°74, Volumen 26: 249-285. Disponible en:
<<http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/618/1009>>

Sabaté, Joaquín (2004). *Paisajes Culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo*. En: Revista Urban N° 9, Madrid.

Sandoval, Marco y Aguilera, Alex (2006). *Catálogo General del Museo Ferroviario, Santiago-Chile, Patrimonio Nacional*. Santiago de Chile: Gobierno de Chile, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, FONDART.

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. Disponible en:
<<http://www.patrimonioperroviariochileno.cl>>

Santos, Milton (2000). *La naturaleza del espacio técnica y tiempo, razón y emoción*. Barcelona, España: Ariel.

Sassen, Saskia (1991). *La Ciudad Global: Nueva York, Londres, Tokio*. Traducción por Silvina Quintero. Buenos Aires: Eudeba, 1999. Título Original. «The Global City: New York, London, Tokyo». Princeton, New Jersey, Princeton University Press.

Seisdedos, 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, Facultad de Arquitectura Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile.

SUR Profesionales Consultores S. A. (2012). *Actualización Plan de Desarrollo Comunal de Lo Espejo* [en línea]. Disponible en: <<http://loespejo.cl/wp-content/uploads/2012/11/2%C2%B0-Informe-Diagnostico-Resultado-Encuentros.pdf>>

Tattersall (2011). *Memoria Anual Empresas Tattersall 2011* [en línea]. Disponible en: <http://www.tattersall.cl/memoria/2011/memoria_2011_eett.pdf>

Thomson, Ian y Angerstein, Dietrich (1997). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago de Chile: Goethe-Institut. Pehuen Editores.

Thomson, Ian (2008). *La Maestranza de San Eugenio: una investigación histórica* [en línea]. Encargado por Empresa de Ferrocarriles del Estado, publicado por el Consejo de Monumentos Nacionales. Disponible en:
<<http://www.monumentos.cl>>

Tillería, Jocelyn (2010). *La arquitectura sin arquitectos, algunas reflexiones sobre arquitectura vernácula* [en línea]. Revista AUS 8 -12, 15. Disponible en:
<mingaonline.uach.cl/pdf/aus/n8/art04.pdf>

Thomson, Ian (2012). *Los ramales ferroviarios en Chile: Auge y agonía*. Artículo publicado en *Amigos del Tren* [en línea]. Disponible en:

<<http://www.amigosdeltren.cl/autores-del-sitio/ian-thomson-newman>>

UNESCO (1992). *Report of the Expert Group on Cultural Landscapes. La Petite Pierre (France) 24-26 October 1992* [en línea]. Disponible en:

<<http://whc.unesco.org/archive/pierre92.htm>>

UNESCO (2003). *Convención para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial* [en línea]. París, Francia: Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. Disponible en:

<portal.unesco.org>

Yin, R. K. (2003). *Case study research: design and methods. (3rd.)* [en línea]. London: Sage Publications. Disponible en: <<http://www.scribd.com/doc/3289743/Yin-Casestudy-research-3rd>>

Zambrano, Fabio (2000). *Comunidades y territorios reconstrucción histórica de Usaquén*. Bogotá: Corporación Horizontes.

Fuentes inéditas.

Barrientos, M.; Edwards, D. & Ibarra, M. (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”. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC. Santiago, Chile.

Cáceres, Gonzalo y Lin, Tai (2012). *Un subcentro con muchos barrios: 5 preguntas y algunas certezas sobre Estación Central*. Presentación en charla organizada por Cultura Mapocho en Biblioteca Nacional. Santiago, Chile.

Ibarra, Macarena y Ortega, Andrea (2013, por publicar). *Santiago Sur: habitantes y modos de vida (1910-1960)*. Dirección de Obras Municipales, Ilustre Municipalidad de Santiago.

Moris, Roberto (2011). *Planificación Estratégica y Planificación Valorativa*. Clase del curso “Planificación y Gestión Urbana integrada”. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC. Santiago, Chile.

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.

Thomson, Ian (s.f.). *La economía de los ramales ferroviarios del Sur*. Material inédito, por publicar, enviado por correo electrónico.