

La dimensión política del patrimonio. Reivindicación del valor social del ferrocarril en Chile entre dictadura y democracia (1973-2012) The political dimension of heritage: vindicating the social value of the railway in Chile between dictatorship and democracy (1973-2012)

Andrea Ortega,* Macarena Ibarra**

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial
(CC BY-NC) 4.0 Internacional

Perfiles Latinoamericanos, 29(58) | 2021 | e-ISSN: 2309-4982

DOI: dx.doi.org/10.18504/pl2958-008-2021

Recibido: 3 de enero de 2020

Aceptado: 25 de septiembre de 2020

Resumen

Este artículo analiza la reivindicación del valor social del ferrocarril en Chile entre los contextos políticos de la dictadura (1973-1990) y la democracia (1990-2012). Los radicales cambios tecnológicos, políticos y económicos iniciados en dictadura, sumados a la desindustrialización y el declive del ferrocarril, gatillaron la pérdida del poder político y la obsolescencia de los modos de producción del gremio ferroviario. Y si bien el abandono propició su patrimonialización desde la década de 1980, la reivindicación de su valor social emergió con el retorno a la democracia. Se considera como caso de estudio el Ferrocarril del Sur, comprendiendo su rol social y resignificación con las declaratorias de monumentos nacionales.

Palabras clave: patrimonio, política, ferrocarril, memoria, patrimonialización, dictadura, democracia, Chile.

Abstract

This article analyzes the vindication of the social value of the railroad in Chile between the political contexts of the dictatorship (1973-1990) and democracy (1990-2012). The technological, political and economic radical changes initiated in dictatorship, together with the de-industrialization and the decline of the railroad, triggered the loss of political power and the obsolescence of the modes of production of the railroad guild. While abandonment led to a process of heritagization since the 1980s, the claim of social value emerged with the return to democracy. The Ferrocarril del Sur is considered as a case study, understanding its social role and resignification with the declarations of national monuments.

Keywords: heritage, politics, railway, memory, heritagization, dictatorship, democracy, Chile.

* Doctora en Conservación del Patrimonio por la University of Melbourne (Australia). Profesora del Diplomado en Patrimonio Cultural, Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile | aaortegaesquivel@uc.cl | ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4988-085X>

** Doctora en Historia Urbana por la University of Cambridge (Reino Unido). Jefa de Posgrado del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile | mibarraa@uc.cl | ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8203-0278>

Introducción a la dimensión política y el valor social del patrimonio ferroviario en Latinoamérica

La consideración del valor social del patrimonio ferroviario es un asunto político que emerge como un proceso de reivindicación. Desde el siglo XIX, el ferrocarril fue el medio clave para el transporte de productos básicos y el agente industrializador que promovió la actividad primario-exportadora en Latinoamérica (Guajardo, 1998). En Colombia, desde mediados del siglo XIX se comenzó a construir una línea ferroviaria en el territorio entre los puertos de Colón y Panamá. Según Poveda (2002), esta infraestructura transformó la pobre y extensa selva del istmo de Panamá en una especie de enclave colonial de propietarios estadounidenses. En 1850 se firmó el contrato entre la nación de los Estados Unidos de Colombia y la Panama Railroad Company para construir y operar el ferrocarril. Estableciendo ventajas a los inversionistas extranjeros, la obra simbolizó una hazaña en la práctica de la ingeniería y del trabajo físico realizado por obreros provenientes de Cartagena y Buenaventura (Poveda, 2002). En ese contexto de trabajo físico sobrehumano y abuso laboral, durante la primera mitad del siglo XX surgen los movimientos obreros y ferroviarios latinoamericanos. En Argentina, el movimiento obrero y ferroviario surgió desde la comprensión de un pasado común y de una identidad configurada por el trabajo colectivo y la lealtad gremial, valores que fueron amenazados por intensos conflictos políticos y represión (Agostini, 2014). En Perú, desde 1911 la influencia anarquista del movimiento obrero fue predominante en los gremios ferrocarrileros, los cuales organizaron huelgas demandando jornadas de ocho horas y aumentos salariales, lo que dio origen a nuevos sindicatos (Delhom, 2001). En este contexto, la reivindicación de los derechos laborales de obreros y ferroviarios dieron origen a una distintiva identidad y memoria colectiva.

En Chile, la lucha obrera tiene su origen en el proletariado consciente que trabajaba en las industrias mineras del carbón y el salitre a fines del siglo XIX (Cassigoli, 2006). Mientras que durante la primera mitad del siglo XX, durante el gobierno del presidente Gabriel González Videla y su ruptura con los comunistas se dio el periodo conocido como “*dominación represiva*” (1948-1958) (Moulian, 2006; Bravo, 2017); desde el inicio de la Guerra Fría, la represión se amplificó para neutralizar al movimiento obrero en el territorio nacional (Bravo, 2017). Este proceso fue marcado por la fractura histórica del golpe de Estado de 1973, cuyo emblema fue el bombardeo del Palacio de La Moneda (Moulian, 2006). Con la vuelta a la democracia en Chile en 1990, ha habido un significativo progreso en torno al reconocimiento institucional de minorías étnicas y de la diversidad de valores asociados al patrimonio cultural (Fuentes

& Cea, 2017). Sin embargo, este reconocimiento no ha sido suficiente en el ámbito legislativo dado que, pese a un proyecto de ley recién en tramitación en 2019, en Chile todavía no se logra aprobar una ley de patrimonio cultural. El concepto de patrimonio cultural ha evolucionado para comprenderse desde su valor colectivo, y el sentido de su protección se ha puesto en la transmisión de estos valores a las generaciones futuras (Llull, 2005; UNESCO, 2003). La significación colectiva de los bienes culturales actualmente es primordial, más allá del valor estético apreciado individualmente (Llull, 2005; ICOMOS, 1999). En este contexto, la reivindicación del valor social del patrimonio en Latinoamérica se manifiesta desde la aspiración consciente de involucrar a la sociedad civil en su proceso de reconocimiento.

Pese a las abundantes leyes en materia de ferrocarriles y la construcción de espacios ferroviarios habitados desde fines del siglo XIX, la producción historiográfica en esta temática en Chile ha sido hasta ahora limitada. Cabe destacar el trabajo de Guillermo Guajardo (2006, 2007) sobre la tecnología de ferrocarriles en Chile hasta la primera mitad de siglo XX, las maestranzas ferroviarias, y los orígenes de la industria metalmeccánica en Latinoamérica. La historia del ferrocarril en Chile ha sido narrada por Thomson & Angerstein (1997), abarcando desde fines del siglo XIX con la lenta entrada del vapor y la explotación primitiva del salitre, hasta su apogeo, expansión territorial y declive hacia fines del siglo XX. Por otro lado, desde la historia social y económica chilena han habido aportes con estudios sobre la vivienda, preocupación central para los historiadores urbanos durante el siglo XX al reconocerse como una problemática crítica mientras las ciudades crecían y su infraestructura no era capaz de satisfacer la demanda de habitación (Hidalgo, 2005). Además de los estudios mencionados, este artículo también se apoya en otros sobre la periferia urbana, espacio reconocido por los historiadores desde la década de 1980. Es el caso de la investigación sobre la urbanización de las periferias (De Ramón, 1985, 1990) y algunas más recientes que, además de tratar el tema de la periferia se ocupan de las relaciones entre los habitantes de este tipo de zonas (Ibarra & Ortega, 2015) y de la perspectiva patrimonial (Pizzi, Paz Valenzuela, & Benavides, 2009), autores estos últimos que han aportado a la comprensión de estos espacios en términos materiales y espaciales. Otra contribución acerca del patrimonio cultural y urbano y la reflexión del legado ferroviario considerando espacios residenciales es la de Ibarra & Bonomo (2010). Por último, cabe destacar que la desindustrialización ha generado interés por estos procesos, especialmente avanzada la segunda mitad del siglo XX. En Chile y el mundo, esto potenció sus estudios, y el interés por nuevos espacios y actores, tal como los ferrocarriles y ferroviarios.

Este artículo tiene por objetivo analizar la reivindicación del valor social del ferrocarril en Chile entre los contextos políticos de la dictadura (1973-1990)

y la democracia (1990-2012). Para esto se exponen los resultados de una investigación desarrollada entre 2011 y 2012 (Ortega, 2013). La investigación integró diversos métodos, tales como consulta de archivos (incluyendo Archivo de Ferrocarriles del Estado), trabajo de campo, y entrevistas con ex trabajadores de Ferrocarriles del Estado (en adelante, Ferrocarriles) y a líderes comunitarios de agrupaciones que han velado por la conservación de la memoria y el patrimonio ferroviario en Santiago de Chile. El criterio de elección de los entrevistados lo definieron su liderazgo y representatividad en las agrupaciones que buscan poner en valor el patrimonio ferroviario del caso de estudio. Asimismo, se desarrolla una revisión historiográfica de la actividad sindical de los obreros y empleados ferroviarios en Chile, destacando la conformación de organizaciones sociales como clubes deportivos y cooperativas de vivienda. Luego se detalla el contexto de represión política que experimentó el gremio ferroviario durante la dictadura, proceso que se despliega paralelamente a la desindustrialización y obsolescencia funcional de ferrocarriles. El proceso analizado se propone de manera cronológica.

Definido el marco histórico, se analiza el proceso de patrimonialización del ferrocarril, el cual se entiende como una construcción social sobre el objeto de valoración de la industria e infraestructura ferroviaria (Prats, 1994; Dormaels, 2011; Ortega, 2013). Máquinas, artefactos, espacios asociados a fábricas y maestranzas en obsolescencia son parte del legado material de la industria del ferrocarril, cuya significación está vigente “tanto para la generación que le dio vida, como para quienes fueron testigos a través de recuerdos de sus padres o abuelos” (Ibarra & Ortega, 2017, p. 1). Es decir, este estudio concibe que el patrimonio ferroviario no solo está constituido por las estructuras materiales, funcionales u obsoletas del ferrocarril, sino que también está configurado por un paisaje con contenido sociocultural producto de un desarrollo histórico determinado (Araneda *et al.*, 2010; Ortega, 2013). La significación simbólica del ferrocarril y su valor como patrimonio se refleja en los modos de vida de quienes habitaban en torno a él, en la memoria colectiva de sus extrabajadores y en las distintas significaciones que se le asocian (Ibarra & Ortega, 2017). Se parte entonces de la mirada de los ex ferroviarios entrevistados para comprender el proceso de patrimonialización, dado que ellos vivieron protagónicamente el esplendor y declive de la industria ferroviaria en Chile. Tomando en cuenta sus perspectivas, el contexto histórico de la dictadura y la democracia define el marco temporal desde el cual se analiza este proceso de valoración y significación.

Este análisis también recurre al concepto de *monumentalización*, el cual surge cuando algún objeto o lugar se percibe, interpreta o define como monumento (Criado-Boado & Villoch Vázquez, 1998). En nuestro estudio, la monumentalización se enmarca legalmente en las declaratorias de estaciones y carros en la

categoría de monumento nacional. En tal escenario, la monumentalización de las infraestructuras ferroviarias se analiza en forma paralela a la valoración proveniente desde los exferroviarios y las comunidades que habitan en torno al ferrocarril. De este modo, se analiza críticamente el contexto histórico en el que se desarrolla la monumentalización y la patrimonialización del ferrocarril en Santiago de Chile.

Actividad sindical de los ferroviarios en Chile

Los espacios laborales de Ferrocarriles configuraron una identidad social y cultural que ha sido transmitida a las nuevas generaciones que habitan en los entornos de las maestranzas (Sepúlveda, 1959; Ortega, 2013). El legado inmaterial de la antigua industria ferroviaria surge desde un proceso sociopolítico, y fue impulsada por reivindicaciones laborales.

Los ferroviarios, merced a su organización y cohesión social, lograron relevancia gremial en todo el territorio nacional (Sepúlveda, 1959). El ímpetu de la identidad ferroviaria se manifestó en el periódico *El Ferroviario* (figura 1), medio impreso oficial del Consejo Nacional de Obreros y Empleados Ferroviarios: “[...] Su voz amiga y cordial sale al encuentro de los ferroviarios, que lleven muy en alto la esperanza de una Empresa grande y unida” (*El Ferroviario*, 1941).

Figura 1. *El Ferroviario*. Portada de octubre de 1941, año 1, núm. 3



Fuente: Archivo Fotográfico y Digital de la Biblioteca Nacional.

Los ferroviarios tenían consciencia de que su labor era fundamental en el desarrollo del país, razón por la cual sostenían que el Estado debía brindarles los beneficios sociales merecidos (Sepúlveda, 1959). En efecto, fueron uno de los grupos obreros que pudieron obtener las mejores condiciones de vida. Críticos de la administración de Ferrocarriles del Estado, no tuvieron temor en manifestarlo públicamente. Por ejemplo, para rectificar las deficiencias derivadas de la mala gestión, propusieron a través de su medio impreso medidas relacionadas con la forma de financiamiento interno y sueldos (Iturriaga *et al.*, 1941). Y propusieron la reestructuración de la institucionalidad y la nacionalización de la industria ferroviaria particular, “alejando a todos los extranjeros de los servicios de la Empresa” (Iturriaga *et al.*, 1941, p. 8).

Una organización sindical pionera de los maquinistas del gremio ferroviario fue la Corporación Mutual Santiago Watt, la cual en 1890 surgió cerca de la maestranza San Eugenio y a la fecha se mantiene activa (figura 2). Su sede se construyó en 1933 y acogió desde un principio la acción sindical y diversas actividades socioculturales del barrio en torno a San Eugenio (Reigada, 2009).

Figura 2. Celebración del 118 aniversario de la Federación Santiago



Fuente: *Santiago Watt*, núm. 4, noviembre de 2007.

Los ferroviarios organizados de la maestranza de San Bernardo se reunían hasta 1934 en el teatro “Arturo Prat”, luego en el Ateneo Pedro Moyano y en 1947 adquirieron una propiedad que pasó a ser sede del Consejo Obrero Ferroviario (figura 3) (Besoain, 1995). Desde esta agrupación surgió la idea de construir un gran espacio, por lo cual reunieron fondos y concluyeron la obra del Gimnasio Ferroviario de San Bernardo, inaugurado en 1962 (Besoain, 1995). De esta manera, el deporte fue una actividad que generó mayor unidad entre los ferroviarios.

Figura 3. Cena de ferroviarios en San Bernardo, 1944



Fuente: Archivo personal de Dino Rojas.

Los ferroviarios en Chile practicaron fútbol, box, ciclismo, rayuela, entre otros (figuras 4, 5, 6). Este interés en actividades deportivas se reflejó en una Oficina de Esparcimientos de la Sección Bienestar de Ferrocarriles que estuvo a cargo del fomento del deporte (Arriagada, 2011) y en la realización del primer Congreso Ferroviario que dio origen a la Federación de Deportes Ferroviaria de Chile (*El Ferroviario*, 1941, p. 11). En 1916 surgió el Club Deportivo Ferroviario de Santiago y durante la primera mitad del siglo xx siguió la fundación de clubes deportivos, principalmente de fútbol local (Arriagada, 2011). En 1941 se construyó la primera etapa del Estadio Ferroviario “Hugo Arqueros Rodríguez”, ubicado en los terrenos de la maestranza San Eugenio, en el cual jugaban clubes como Ferroviarios y Bádmiton (Arriagada, 2011).

De esta forma, durante el apogeo de la industria ferroviaria en Chile se configuró una identidad colectiva más allá de los espacios laborales. Las estaciones y maestranzas gestaron territorios socioculturales configurados por las viviendas e industrias, donde se consolidó la actividad gremial y las cooperativas de viviendas de obreros y empleados ferroviarios.

Figura 4. Desfile de ciclistas de la maestranza central de San Bernardo, 1938



Fuente: Archivo personal de Dino Rojas.

Figura 5. Boxeadores de la maestranza de San Bernardo



Fuente: Archivo personal de Dino Rojas.

Figura 6. Deportivo Automotores en cancha núm. 2 del estadio "San Eugenio"



Fuente: Archivo personal de Ernesto Angulo.

Cooperativas de vivienda ferroviaria

Desde mediados del siglo xx, la historia social de los ferroviarios que habitaron en la entonces periferia de Santiago —entre las actuales comunas de Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo— fue resultado de la autoconstrucción comunitaria. El paisaje construido entre las maestranzas San Eugenio y San Bernardo se transformó por la creciente expansión urbana de Santiago hacia el sur a través de tomas de terrenos y cooperativas de vivienda (Ortega, 2013). En 1950, la Cooperativa de Empleados Ferroviarios Fraternal Obrera Ferroviaria de Chile adquirió parte de los terrenos del ex Fundo Lo Valledor (Garcés, 2002). Los socios de esa cooperativa eran trabajadores de Ferrocarriles del Estado, en los Departamentos de Tracción, Maestranza y Transportes (Garcés, 2002). La Cooperativa de Empleados Ferroviarios tuvo como objetivo “socorrerse y ayudarse mutuamente [...] y procurar su bienestar económico, moral e intelectual”.¹ En 1954 lotearon mil sitios y cada beneficiario gestionó y construyó su vivienda de acuerdo a sus posibilidades. Un exforjador del taller de herrería de la maestranza San Eugenio recuerda cómo era este paisaje cuando llegó al lu-

¹ *Estatutos y reglamentos de la Fraternal Obrera Ferroviaria de Chile* (1934). Aprobados en la Asamblea de 30 de junio de 1931. Santiago de Chile.

gar: “Llegué el año sesenta y empecé a construir una ‘mejora’² 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 urbanización” (Entrevista, 2012, 12 de noviembre).

La Población Fraternal Ferroviaria, ubicada en las cercanías de la actual estación Pedro Aguirre Cerda, se destacó por su heterogeneidad tipológica, ya que la construcción de cada vivienda se realizó de forma particular. Sobre esto, un exferroviario del servicio de señalización y comunicaciones de la maestraanza 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 cuatro estacas al ancho y largo. Ahí empezamos al tiro a trabajar. Había así un ‘yuyo’,³ de un metro. Eso fue lo primero que tuvimos que hacer, despejarlo y ahí empezamos a levantar el ‘rancho’” (Entrevista, 2012, 12 de noviembre).

En 1966 el Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano de la Universidad Católica de Chile (CIDU-UC) demostró que gran parte de las viviendas construidas en el sector de la Población Fraternal Ferroviaria permanecían en obra gruesa, inconclusas o abandonadas. Esto era un indicio de que los pobladores se embarcaban “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). Durante el mandato del presidente Salvador Allende (1970-1973), varios pobladores se allegaron al sistema de autoconstrucción. Construyeron el alcantarillado y la urbanización quedó más o menos saneada, solo faltaron las veredas que se construyeron en los años posteriores (Garcés, 2000). Según los ferroviarios entrevistados, Población Fraternal fue concebida junto con una serie de planes maestros, que no solo incluían viviendas, sino también equipamiento y espacio público. Se había proyectado 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 empleada” (Entrevista, 2012, 12 de noviembre).

Los ferroviarios que llegaron a habitar Fraternal eran allegados o arrendatarios, por esa razón indican que fue mucho esfuerzo lograr su propiedad (figura 7). Sin embargo, la idea de que fuese una población netamente ferroviaria,

² 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”.

³ Se le denomina así a la maleza o a cualquier especie vegetal que crece de forma silvestre.

como las existentes en torno a las maestranzas de San Bernardo y San Eugenio, no se logró. Según los entrevistados, el entorno urbano de este sector era visto como marginal, por ello un porcentaje de los allegados que optaron por vivir en este sector no eran ferroviarios: “Muchos ferroviarios que compraron sitios, al ver el lugar encontraron que era muy ‘rasca’. Decían: ‘Ahh, no... la José María Caro’” (Entrevista, 2012, 12 de noviembre).

Figura 7. Mujeres y niños, nuevos habitantes de Población Fraternal Ferroviaria, 1962



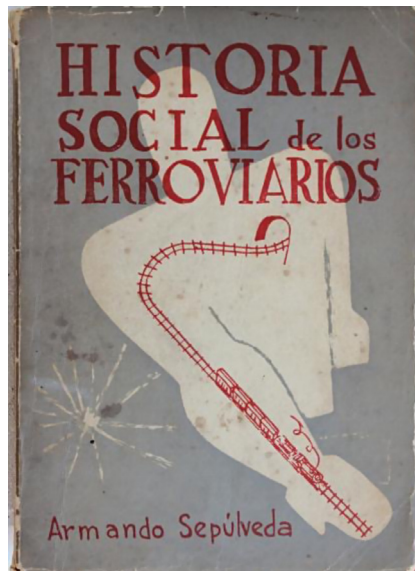
Fuente: Archivo personal de Juan Torres.

La historia social de los ferroviarios que habitaron en las comunas Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo configuró un paisaje urbano distinto al construido durante la primera mitad del siglo xx en torno a las maestranzas. La creciente demanda de viviendas definitivas para los habitantes de la ciudad conformó un paisaje periférico en los márgenes de la ciudad consolidada y homogénea de aquellas poblaciones obreras construidas durante el periodo del Estado benefactor. A pesar de este cambio en el paisaje urbano del patrimonio ferroviario, Población Fraternal Ferroviaria fue un lugar significativo de la historia social de los ferroviarios y se transformó luego en un emblema de la lucha política de los pobladores en torno al ferrocarril durante la dictadura.

Represión política contra el gremio ferroviario durante la dictadura

El ferrocarril en Chile no solo contribuyó a consolidar la soberanía territorial y económica del país, además promovió la formación de trabajadores especialistas en oficios y profesiones técnicas (Gujardo, 2006). Los ferroviarios fueron protagonistas de los primeros movimientos sindicales, y participaron activamente en la constitución de la Federación Obrera de Chile (1909), formada con base en los sindicatos ferroviarios. Sepúlveda (1959) indica que Ferrocarriles del Estado atravesó varias crisis y el personal aumentó de modo 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 en sus diferentes formas de organización (Sepúlveda, 1959, pp. 112-113).

Figura 8. Portada del libro *Historia social de los ferroviarios*, de Armando Sepúlveda



Fuente: Sepúlveda (1959).

Durante la dictadura, el gremio ferroviario fue reprimido dado que estaban organizados políticamente y en su mayoría militaban en partidos de izquierda y en la Unidad Popular (Sepúlveda, 1959; Sánchez, 1973; Fontaine *et al.*, 2003). Esta tendencia política se revela en una columna escrita por un trabajador de Fe-

rocarriales en 1973 quien, previamente al golpe de Estado, denuncia violencia por parte de “hordas fascistas” hacia infraestructura y coches de Ferrocarriles del Estado (figura 9): “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” (Sánchez, 1973, p. 9).

Figura 9. Coche quemado entre Nos y San Bernardo



Fuente: Última publicación de *En Viaje*, junio de 1973, por Eulogio Sánchez, trabajador de Ferrocarriles del Estado.

Todos los ferroviarios entrevistados para este trabajo comparten la visión de que la dictadura fue un momento oscuro en la historia de Chile. Especialmente en el sector de las actuales comunas Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo hubo persecuciones políticas, en las que “los allanamientos masivos y selectivos, junto a los secuestros y desapariciones fueron recurrentes” (Ruiz, 2012, p. 267).

Los ferroviarios entrevistados de Población Fraternal Ferroviaria señalaron que, a pesar de que el gremio era respetado por distintos sectores de la sociedad, los habitantes del sector sufrieron de represiones: “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 tren” (Entrevista, 2012, 12 de noviembre).

Por otra parte, el trabajo en las maestranzas estaba totalmente vigilado por militares (figura 10): “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 reclamar” (Entrevista, 2012, 12 de noviembre).

Figura 10. Obreros de Fraternal Ferroviaria en su carro-taller rayado con "Allende" durante la dictadura en 1978



Fuente: Archivo personal de Juan Torres.

Figura 11. Discurso de fiestas patrias durante la dictadura, fotografiado por Víctor Peña



Fuente: Archivo personal de Dino Rojas.

Uno de los hechos más álgidos durante la represión política contra los ferroviarios en dictadura ocurrió cuando un grupo de once trabajadores de la

maestranza de San Bernardo fueron detenidos el 28 de septiembre y fusilados el 6 de octubre de 1973 por militares del Ejército de Chile. Estos hechos han sido consignados en el “Informe de la Comisión de Verdad y Reconciliación” (Comisión Nacional de Verdad y Reconciliación, 1991, p. 225). En una línea similar, en 2012, la Cámara de Diputados expresaría que tras el golpe de 1973 hubo intervención militar en la administración de los Ferrocarriles y se desplegó una sistemática represión en contra de los trabajadores, dando origen a intensivas exoneraciones y fusilamientos (Cámara de Diputados de Chile, 2012).

Desindustrialización y obsolescencia funcional

El apogeo del ferrocarril en Chile llegó a su esplendor en la década de 1950, cuando logró su mayor cobertura en el territorio, pero también comenzó a experimentar una obsolescencia tecnológica e institucional (Guajardo, 2007). Esto originó en 1961 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 progresivo declive del ferrocarril comenzó con el cambio en las tecnologías. Sin embargo, el detonador de su muerte lo determinó el factor político: el Estado chileno simplemente no quiso seguir invirtiendo en ferrocarriles: “Nosotros notamos que hubo varios cambios. Cuando entré a Ferrocarriles estaba el vapor y después hubo un cambio tecnológico cuando llegaron los carros petroleros, o diésel, y luego llegaron las máquinas eléctricas. Fueron tres modos de transporte que fueron definiendo distintas etapas en Ferrocarriles” (Entrevista, 2012, 12 de noviembre).

Según un ferroviario entrevistado, el tráfico sobre los ramales disminuyó 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 Ferrocarriles” (Entrevista, 2012, 12 de noviembre).

Esto produjo la reducción del tráfico ferroviario, aunque algunos ramales siguieron operando, contribuyendo al déficit financiero de Ferrocarriles hasta fines de 1970 (Thomson & Angerstein, 1997). Según Thomson (2012), el declive del ferrocarril se debió, en primer lugar, a la desregulación del transporte de pasajeros por caminos. Esto liberó una ola de nuevos competidores, como buses y taxis colectivos, donde antes había predominado Ferrocarriles. En segundo lugar, el declive del ferrocarril se acentuó con la discontinuación de los

subsidios que recibía por parte del Estado (Thomson, 2012). De esta manera, el cambio tecnológico y el déficit financiero de Ferrocarriles contribuyeron a que la industria fuera reduciendo su personal y espacios productivos (figura 12). Un trabajador de la maestranza San Eugenio cuenta: “Con el golpe, comenzó un proceso de ir achicando todo y eliminando funcionarios. Yo salí el año ochenta 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 más” (Entrevista, 2012, 12 de noviembre).

Figura 12. Locomotora diésel 16.000 en maestranza San Eugenio, 1968



Fuente: Gentileza de Ernesto Angulo.

El declive de las maestranzas ferroviarias en Chile tuvo una influencia directa en el ámbito territorial, especialmente en San Bernardo: “Cuando surgió la locomotora diésel 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 ferroviario” (Entrevista, 2012, 5 de noviembre).

De esta forma, la interacción entre Ferrocarriles, el medio productivo y el territorial se dio mediante decisiones acumulativas no planificadas para el largo plazo, sino que “el proceso se caracterizó por definir tareas, corregir errores y coordinar conductas en forma coyuntural” (Guajardo, 2007, p. 197). Ferrocarriles 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.

Patrimonio ferroviario en Chile: entre dictadura y democracia

Monumentalización del patrimonio ferroviario

Durante la dictadura se formalizó la monumentalización del patrimonio ferroviario en Chile en la década de 1980, cuando el Estado a través de decretos supremos comienza a declarar estaciones ferroviarias como monumento nacional, protegidos por la Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales. En Chile, un decreto supremo (D. S.) 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. A través del D. S. N° 6006 de 1981 se declaró la estación de San Bernardo monumento histórico como bien inmueble. Su declaratoria indica que esta estación ferroviaria es “una de las más antiguas de la zona central” (D. S. N° 6006, 1981). El D. S. N° 614 de 1983 declara monumento histórico en la 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 la ciudad Santiago”.

Con la vuelta a la democracia en Chile, la declaración de monumento histórico se establece a través de decretos exentos. El decreto exento (D. E.) es un decreto supremo que no está sujeto al trámite por parte de la Contraloría General de la República, por disposición expresa de la ley o por resolución del contralor general que le exime. Si bien cambia el tipo de decreto, el proceso formal de declaratoria tiende, al menos al inicio de la democracia, a seguir el mismo sentido. El patrimonio ferroviario protegido por la Ley de Monumentos Nacionales a través de D. E. incluye monumentos, fuere como objeto mueble o inmueble o en la categoría de zona típica y pintoresca.⁴ Dentro del área de la maestranza o planta soldadora Lo Chena se declararon monumentos históricos en la subcategoría mueble a través del D. E. N° 768 de 1998. Estos incluyen 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. A través del D. E. N° 205 de 2007 se declaró Zona Típica el sector de la maestranza San Eugenio y como monumento histórico en la

⁴ La Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales en su artículo 29 dispone que “Para el efecto de mantener el carácter ambiental y propio de ciertas poblaciones o lugares donde existieren ruinas arqueológicas, o ruinas y edificios declarados Monumentos Históricos, el Consejo de Monumentos Nacionales podrá solicitar se declare de interés público la protección y conservación del aspecto típico y pintoresco de dichas poblaciones o lugares o de determinadas zonas de ellas.”

subcategoría inmueble a las dos casas de máquinas, dos tornamesas, el taller, la bodega sur, la chimenea industrial y la bodega norte. Esta declaratoria provino del Consejo de Monumentos Nacionales, con apoyo de un estudio realizado por Thomson (2008). Además, nueve piezas ferroviarias ubicadas en la maestranza San Eugenio se declararon monumento subcategoría mueble por el D. E. N° 290 de 2009. En su declaratoria se indica que, además de su importancia en el desarrollo tecnológico de ferrocarriles, esta maestranza posee la significación de estar asociada a la evolución de la ciudad de Santiago, habiéndola acompañado en un siglo en el que su crecimiento estuvo fuertemente condicionado al desarrollo de la infraestructura ferroviaria. Es decir, además de los valores arquitectónicos de los inmuebles industriales al interior de la maestranza, se destaca su valor urbano y social.

Además de las tempranas iniciativas de monumentalización, es fundamental pasar revista a los sectores que han mantenido un trabajo persistente en la conservación y transmisión de la memoria y del valor social del patrimonio del Ferrocarril del Sur en Santiago, en torno a la maestranza de San Bernardo y en el pueblo de Lo Espejo.

Reivindicación de la memoria y el valor social del patrimonio ferroviario

La transformación social, política y económica vivida en Chile durante el siglo xx se ha materializado en los espacios urbanos en torno al ferrocarril de forma brusca e incluso violenta en ciertos puntos. En 1967, las reparaciones de las locomotoras a vapor en la maestranza de San Bernardo disminuyeron a la mitad y se comenzaron a reparar locomotoras diésel aunque la infraestructura no estaba diseñada para ello (Morales, 2007). También se consideraron obsoletos los maquinistas y personal de mantenimiento, y entre 1974 y 1979 los trabajadores de Ferrocarriles se redujeron a un 49.1% en los talleres, y en las maestranzas a un 54.8% (Sandoval & Ugalde, 2009). En 1984, al igual que otros bienes de Ferrocarriles, se hipotecó la maestranza de San Bernardo para conseguir créditos destinados para atenuar sus deudas. En 1990, los trabajadores ferroviarios elaboraron una propuesta para recuperar la maestranza de San Bernardo, pero esta no fue acogida (Ortega, 2013). Asimismo, con la vuelta a la democracia, los trenes suburbanos regresaron al Ferrocarril del Sur con el servicio metrotrén entre Santiago y Rancagua (Rodríguez, 2008). Esta iniciativa buscó la recuperación de Ferrocarriles del Estado a través de la privatización del área de carga, cuyos recursos se invertirían en modernizar el área de pasajeros, dado que desde 1978 no recibía subsidios estatales. En 1994, cuando Ferrocarriles del Estado pasó a llamarse Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), se anunció

la remodelación de la maestranza de San Bernardo y se redujo su terreno de 45 a 10 ha (Morales, 2007). La mayoría de las locomotoras que se encontraban en este terreno fueron desmanteladas, vendidas y algunas conservadas hasta 1995 (Sandoval & Ugalde, 2009). Finalmente, del complejo de edificios de la maestranza de San Bernardo se conservó solo el pabellón central, la calderería, la herrería, la casa de administración y la zona de almacenes.

El patrimonio material e inmaterial de la antigua industria ferroviaria se encuentra actualmente en espacios urbanos degradados o en obsolescencia funcional, los cuales superficialmente podrían ser interpretados como privados de sentido (Ibarra & Bonomo, 2012). Sin embargo, estos espacios revelan diversas dimensiones del habitar que aún mantienen una significación para la generación que les dio vida, como para quienes han sido testigos y receptores de su memoria (Ibarra & Ortega, 2017). La cercanía entre vivienda e industria ferroviaria configuró ritmos de vida únicos en los entornos urbanos de las maestranzas (Ortega, 2013). La hora de entrada, almuerzo y salida marcaba un hito cotidiano en el entorno urbano, tanto por el sonido del silbato, como por la masiva caravana de hombres caminando con viandas bajo el brazo y en bicicleta a su trabajo (Ortega, 2013). Estos espacios laborales eran percibidos desde una evocación común de grandeza, por su espectacular escala industrial, por el movimiento constante y el firme ruido de los engranajes. El uso social de estos espacios fue advertido y experimentado por parte de los hijos de los trabajadores, quienes tuvieron acceso en ciertas instancias en que la industria se abría hacia la comunidad: “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 como Disneylandia! (Entrevista, 2012, 18 de octubre).

Todos los exferroviarios entrevistados en el contexto de esta investigación participaron de alguna manera en la actividad sindical, lo cual definió fuertemente sus modos de vida y la identidad colectiva. Asimismo, todos los entrevistados forman parte de la Unión de Trabajadores Ferroviarios de Chile en calidad de jubilados, algunos son dirigentes en Juntas de Vecinos de sus poblaciones y en organizaciones por la puesta en valor del patrimonio ferroviario (Ortega, 2013; Ortega *et al.*, 2014). En este contexto, la identidad gremial desarrollada durante el apogeo del ferrocarril durante el siglo xx ha cobrado un nuevo sentido en el siglo xxi a partir de la defensa y puesta en valor del patrimonio ferroviario.

La destrucción material de la infraestructura ferroviaria y la obsolescencia funcional de su industria trajo consigo un proceso de concientización del valor social del patrimonio ferroviario, no solo por parte de los exferroviarios, sino también de otros habitantes del entorno de las estaciones y maestranzas (Ortega,

2013; Ortega *et al.*, 2014). Con la demolición progresiva de los edificios de la maestranza de San Bernardo se conforma en 2007 el Comité de Defensa del Patrimonio Histórico Cultural Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo. Este comité es una organización comunitaria vinculada a la Unidad Vecinal N° 46 de San Bernardo, con ocho 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. La gestión de este comité condujo la declaratoria de monumento histórico a través del D. E. N° 46 de 2010, incluyendo el taller central o taller de armaduría, el de Herrería, el de calderería, además de la portería, la tornamesa y la placa de bronce. Por otro lado, la estación y el entorno urbano del antiguo pueblo de Lo Espejo también evidenció un proceso de patrimonialización desde la comunidad local por medio de la agrupación Centro para el Desarrollo Arquitectónico y Cultural para el Pueblo de Lo Espejo y de la Agrupación de Educación Patrimonial, conformado por habitantes del sector, y apoyado por profesionales y académicos. El D. E. N° 00024 de 2002 declaró un área del pueblo de Lo Espejo como zona típica bajo la subcategoría área urbana. Los atributos patrimoniales de este lugar definidos por el decreto incluyen el tradicional trazado urbano en torno a la estación, las casas quinta y viviendas fachada continua; y sobre el legado inmaterial se destaca la vida comunitaria y memoria colectiva sobre acontecimientos históricos vinculados al apogeo del ferrocarril.

Finalmente, el reconocimiento del valor social del patrimonio ferroviario en Chile ha quedado consagrado en una fecha conmemorativa. En razón de la contribución que los trabajadores ferroviarios hicieron a la historia política y social del país, en 2012 se definió el 6 de octubre como el “Día del Trabajador Ferroviario” (Cámara de Diputados de Chile, 2012). La moción parlamentaria de la Ley N° 20.581 escogió esa fecha para conmemorar a su vez la matanza de los trabajadores de la maestranza de San Bernardo en 1973 (Cámara de Diputados de Chile, 2012). Entre los argumentos de la moción se indica que Ferrocarriles ha sido una de las instituciones estatales más relevantes de la historia de Chile, por su contribución al fortalecimiento de la soberanía territorial, a la formación de poblados y ciudades, al progreso de la economía y de sus habitantes (Cámara de Diputados de Chile, 2012). Parte esencial de la actividad económica, social y cultural de los pueblos y ciudades chilenas se desarrolló en torno al ferrocarril. Asimismo, renombrados artistas se inspiraron en el ferrocarril, como el Premio Nobel Pablo Neruda:

Cuando descansa el largo tren se juntan los amigos, entran, se abren las puertas de mi infancia, la mesa se sacude, al golpe de una mano ferroviaria chocan los gruesos vasos del hermano y destella el fulgor de los ojos del vino (Neruda, 2004, p. 33).

El auge ferroviario significó la especialización de trabajadores en oficios y profesiones, al mismo tiempo que desarrollaron una activa vida social, cultural, deportiva y política en las localidades donde construían las infraestructuras del ferrocarril y donde trabajaban (Cámara de Diputados de Chile, 2012). Además, se destaca en esta ley que los trabajadores ferroviarios marcaron un hito en la historia del movimiento sindical chileno y que los sindicatos ferroviarios fueron los protagonistas en la conformación de la Federación Obrera de Chile (FOCH) (Cámara de Diputados de Chile, 2012). De esta manera, luego de más de cien años del esplendor del ferrocarril y del gremio ferroviario, el Estado promulgó una ley que reivindica la memoria y el valor social del patrimonio ferroviario en Chile.

Conclusiones

La dictadura y la democracia son dos contextos políticos que han determinado el proceso de valoración social y de resignificación del patrimonio del Ferrocarril del Sur en Santiago de Chile. La dictadura instituyó la monumentalización del patrimonio ferroviario inmueble de las estaciones más emblemáticas a través de su protección por decretos supremos. En democracia, los procesos de patrimonialización renacieron como una reivindicación del valor social del patrimonio ferroviario y sus declaratorias comenzaron a ampliar los valores reconocidos. Considerando la participación de los principales actores, los ferroviarios, en el proceso de reconocimiento de sus espacios, objetos y memorias, los diferentes marcos políticos cobran incluso más incidencia en la reivindicación social del patrimonio ferroviario.

Aunque la desindustrialización y la explosiva expansión urbana del área metropolitana de Santiago promovió la disolución de la unidad territorial de los contextos construidos en torno a las maestranzas y estaciones, este artículo ha permitido dar cuenta de la existencia de una identidad que, mientras se resiste a las transformaciones, se reconfigura colectivamente. A partir del declive de Ferrocarriles y desde fenómenos de represión política experimentados por los ferroviarios durante la dictadura, surgió una identidad colectiva atenta a la reivindicación de su patrimonio. Este proceso de reconfiguración identitaria se consolidó luego con los procesos de patrimonialización que se gestaron en las comunidades locales de exferroviarios con la vuelta a la democracia. A partir de la formación de agrupaciones que han promovido la protección de los vestigios materiales del patrimonio ferroviario, el Estado formalizó su protección a través de la institucionalidad. De esta manera, con la vuelta a la democracia la Ley de Monumentos Nacionales comenzó a proteger no solo a los asociados al fe-

rocarril, sino también a las áreas urbanas vinculadas a su desarrollo, tal como el pueblo de Lo Espejo.

Por último, este estudio puede entenderse en términos del patrimonio ferroviario desde una perspectiva más amplia. Especialmente porque los cambios en la comprensión del patrimonio como proceso social se han reflejado en el reconocimiento de nuevos atributos. Pero, además, porque se relaciona con los usos y, por ello, con los espacios abandonados o carentes de sentido para algunos, pero que pueden ser comprendidos en medio de la obsolescencia de espacios que exigen nuevas interpretaciones. Esto puede ser sumamente complejo en escenarios donde la normativa y figuras de protección no los incluye, abriéndose así, como se ha visto en el caso de ferroviarios, un proceso social muy rico en torno a la resignificación. Asimismo, la valoración patrimonial de espacios en obsolescencia implica un gran potencial de trabajo respecto de los estudios críticos del patrimonio. A pesar de que desde el siglo xx se ha evolucionado en la consideración de una mayor diversidad de valores para definir un objeto como patrimonio, aún domina una idea monumentalista y arquitectónica sobre el patrimonio en Chile. Esto se ve reflejado en la actual Ley de Monumentos Nacionales, la cual está en proceso de modificación para considerar el patrimonio desde una mirada más amplia.

El caso específico analizado en este artículo aporta con una nueva perspectiva en la que se revela cómo los procesos de patrimonialización están permeados de las circunstancias políticas. Hoy no se puede eludir que el patrimonio resulta de la diversidad de memorias, tan diversa como identidades existan en una sociedad. En este sentido, el caso del Ferrocarril del Sur permite precisar cómo la reivindicación de la memoria ferroviaria, la que fue críticamente comprometida, resultó del marco de dos contextos políticos que compartieron y se diferenciaron, y de una búsqueda por reconocer una nueva memoria hasta entonces omitida en la historia oficial, tal como lo demuestran los primeros decretos que solo buscaron proteger el monumento pero no el patrimonio.

Referencias

Agostini, L. (2014). Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961. *Historia Regional*, (32), 109-124. <http://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/7>

Araneda, Y. et al. (2010). *Los rieles del tiempo: patrimonio ferroviario de la Provincia de Quillota*. Santiago de Chile: Gobierno de Chile/FONDART.

- Arriagada, R. (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, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Besoain, R. (1995). *Historia de la Ciudad de San Bernardo*. (Material didáctico para la educación chilena, Ministerio de Educación). Santiago de Chile: Carán.
- Bravo, V. (2017). Chile no va hoy a la fábrica: Protesta obrera y represión política en el verano de 1946. *Izquierdas*, (35), 199-232. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-50492017000400199&script=sci_arttext
- Cámara de Diputados de Chile. (2012). *Congreso aprueba establecer el 6 de octubre como Día Del Trabajador Ferroviario*. http://www.camara.cl/prensa/noticias_detalle.aspx?prmId=48506
- Cassigoli, R. (2006). Chile: abdicación cívica e historia contra la memoria. *Perfiles Latinoamericanos*, 12(27), 69-85. <https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/226/180>
- Comisión Nacional de Verdad y Reconciliación. (1991). *Informe de la Comisión Nacional de Verdad y Reconciliación*. Instituto Nacional de Derechos Humanos. <https://bibliotecadigital.indh.cl/handle/123456789/170>
- Criado-Boado, F., & Villoch Vázquez, V. (1998). La monumentalización del Paisaje: percepción actual y sentido original en el Megalitismo de la Sierra de Barbanza (Galicia). *Trabajos de Prehistoria*, (55), 63-80.
- Delhom, J. (2001). El movimiento obrero anarquista en el Perú (1890-1930). En *Society for Latin American Studies Congress* (pp. 183-190). Reino Unido: University of Birmingham.
- De Ramón, A. (1990). La población informal. Poblamiento de la periferia de Santiago de Chile. 1920-1970. *Revista EURE*, 16(50). <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1049>
- De Ramón, A. (1985). *Estudio de una periferia urbana: Santiago de Chile 1850-1900*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Historia.
- Dormael, M. (2011). Patrimonio, patrimonialización e identidad. Hacia una hermenéutica del patrimonio. *Revista Herencia*, 24(1-2).
- El Ferroviario*. (1941, octubre). 1(3). Archivo Fotográfico y Digital de la Biblioteca Nacional.
- Fontaine, A., Pérez, C., & Hinzpeter, X. (2003). Documentos clave de la izquierda chilena (1969-1973). *Estudios Públicos*, 311-390. https://www.cepchile.cl/cep/site/docs/20160304/20160304093123/rev91_documento.pdf

- Fuentes, C., & Cea, M. D. (2017). Reconocimiento débil: derechos de pueblos indígenas en Chile. *Perfiles latinoamericanos*, 25(49), 55-75.
- Garcés, M. (2002). *Tomando su sitio. El movimiento de pobladores de Santiago, 1957-1970*. Santiago de Chile: LOM.
- Guajardo, G. (1998, abril-junio). Nuevos datos para un viejo debate: los vínculos entre ferrocarriles e industrialización en Chile y México (1860-1950). *El Trimestre Económico*, 65(258-2), 213-261.
- Guajardo Soto, G. (2007). *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles/UNAM.
- Guajardo, G. (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*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Hidalgo, R. (2005). *Vivienda social en Chile: construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. Santiago de Chile: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Ibarra, M., & Bonomo, U. (2010). De la fábrica a la vivienda. La protección de la memoria obrera en torno a la Fábrica Central de Leche, Santiago de Chile. *Apuntes*, 23(2), 104-117. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6021870>
- Ibarra, M., & Ortega, A. (2017). Reflexiones sobre el patrimonio inmaterial. Habitar las fábricas en torno al ferrocarril de circunvalación de Santiago. En S. Carvalho-Amaro, J. Gómez Villar, & O. Sanfuentes Echeverría (Eds.), *La trama de los objetos. Distintas miradas sobre cultura material* (pp. 105-116). Santiago de Chile: CIPR/Ril.
- ICOMOS. (1979). *Carta de Burra. Carta de ICOMOS Australia para Sitios de Significación Cultural*. Comité Nacional Australiano del ICOMOS. https://www.icomos.org/charters/burra1999_spa.pdf
- Illanes, M. A. (2013). *El barrio sin las fábricas. La desindustrialización y sus efectos sobre la construcción de la identidad barrial en Santiago Surponiente (1930-2012)*. 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.
- Iturriaga, J., & Fuentealba, A. (1941, agosto). *El Ferroviario*.
- Llull, J. (2005). Evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural. *Arte, Individuo y Sociedad*, 17, 175-204. <https://www.redalyc.org/pdf/5135/513551273009.pdf>

- Moulian, T. (2006). *Fracturas: de Pedro Aguirre Cerda a Salvador Allende (1938-1973)*. Santiago: LOM.
- Neruda, P. (2004). *Antología popular*. España: Edaf.
- Ortega, A. (2013). *Rieles que unen. Patrimonio ferroviario y configuración del paisaje cultural urbano del Ferrocarril al Sur, entre Estación Central y San Bernardo (1905-2012)*. Tesis de Magíster en Desarrollo Urbano. Instituto de Estudio Urbano y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Ortega, A., Rojas, L., & Carvajal, M. (2014). Colectivo Rescata. Barrio Obrero y Ferroviario, iniciativa de gestión del patrimonio industrial en la ciudad de Santiago de Chile (2007-2013). *Llámpara*, (6), 36-47. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4632355>
- Pizzi, M., Valenzuela, M., & Benavides, J. (2009). *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de circunvalación de Santiago: testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Poveda, G. (2002, noviembre). El primer ferrocarril en Colombia. *Dyna*, 69(137), 61-73.
- Prats, L. (1994). *Antropología y patrimonio*. Barcelona: Ariel.
- Rodríguez, C. (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.
- Reigada, C. (2009). *Puesta en valor de la Corporación Mutual Santiago Watt*. Memoria de título, Escuela de Arquitectura, Universidad Central de Chile, Santiago de Chile.
- Ruiz, J. (2012). Violencias en la periferia de Santiago. La población José María Caro. *Revista INVI*, 26(74), 249-285. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582012000100008&lng=es&nrm=iso
- Sandoval, M., & Ugalde, J. (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.
- Sánchez, E. (1973, julio). El fascismo es inmisericorde. *En Viaje*, (470).
- Sepúlveda, A. (1959). *Historia Social de los Ferroviarios*. Santiago de Chile: Siglo XX.
- Thomson, I., & Angerstein, D. (1997). *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago de Chile: Goethe-Institut/Pehuen.

Thomson, I. (2008). *La Maestranza de San Eugenio: una investigación histórica*. Santiago de Chile: Consejo de Monumentos Nacionales. <https://www.patrimonioferroviariochileno.cl/docu/XIII%20Regi%C3%B3n%20Metropolitana/Maestranza%20San%20Eugenio/maestranza%20de%20san%20eugenio%20ian%20thomson.pdf>

Thomson, I. (2012). Los ramales ferroviarios en Chile: Auge y agonía. *Amigos del Tren*. <https://amigosdeltren.cl/ramales-ferroviarios-auge-y-agonia>

UNESCO. (2003). *El texto de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*. <https://ich.unesco.org/es/convenci%C3%B3n>