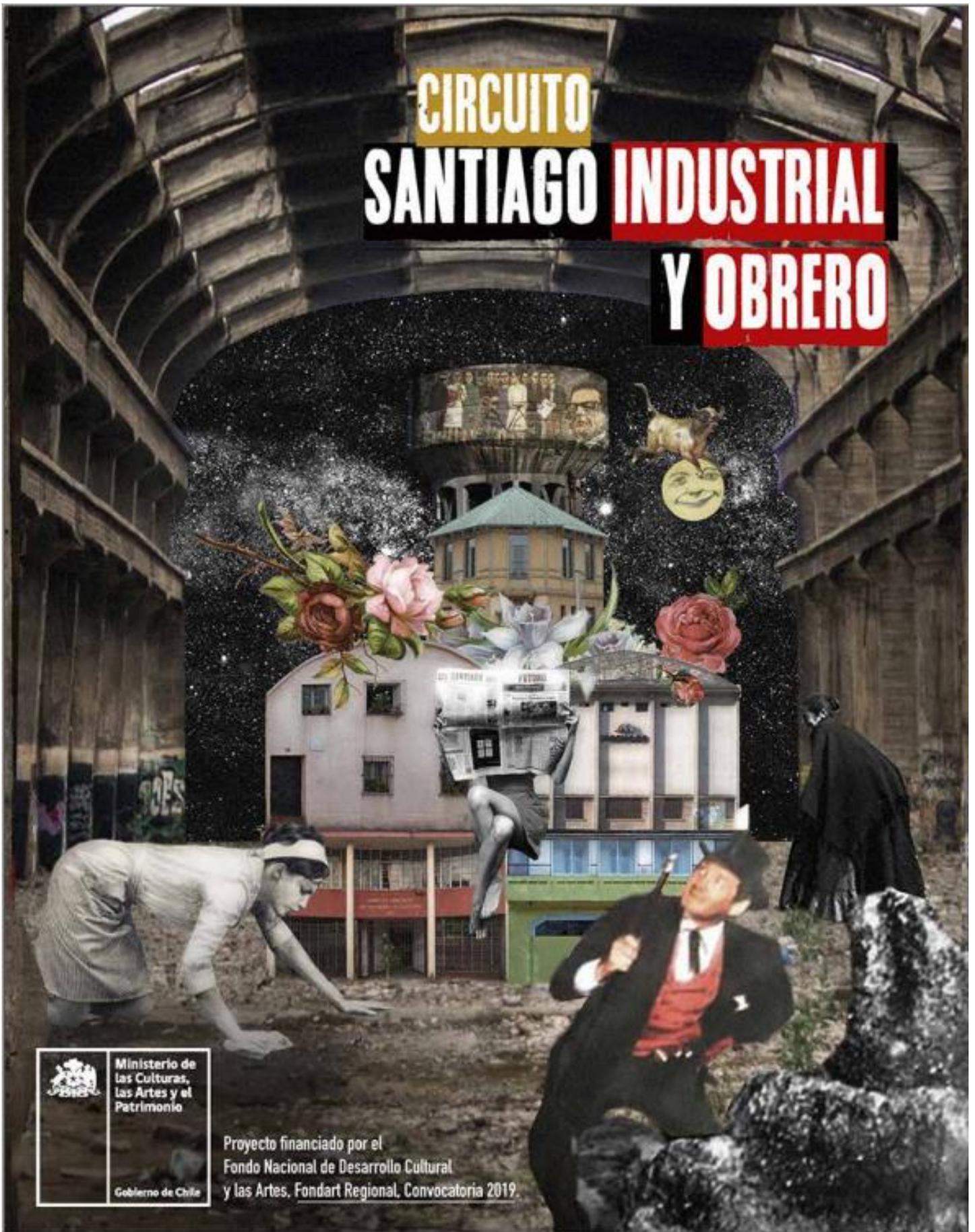


CIRCUITO SANTIAGO INDUSTRIAL Y OBRERO




Ministerio de
las Culturas,
las Artes y el
Patrimonio
Gobierno de Chile

Proyecto financiado por el
Fondo Nacional de Desarrollo Cultural
y las Artes, Fondart Regional, Convocatoria 2019.

EL CIRCUITO SANTIAGO INDUSTRIAL Y OBRERO Y SU POTENCIAL DE DESARROLLO PATRIMONIAL SOSTENIBLE

Luis Rolando Rojas Morales

El concepto de sostenibilidad asociada al patrimonio cultural

El concepto de sostenibilidad ha tomado una importancia creciente en nuestra sociedad en los últimos veinte años. En la ciudad lo asociamos a la eficiencia energética de los edificios y espacios públicos, la capacidad de construir una ciudad amigable con el medio ambiente circundante, tratando los desechos generados por la actividad humana cotidiana y productiva. Sin embargo, la idea de sostenibilidad asociada al patrimonio cultural, se enfoca principalmente, por un lado, en la necesidad de llevar a cabo un uso de estos bienes por parte de la sociedad actual considerando los aspectos sociales, económicos y medioambientales, como tres partes fundamentales de la sostenibilidad y por otro, la conservación de los valores patrimoniales que estos bienes detentan tras su intervención.

El *Informe Brundtland* promovido por la ONU en el año 1987, presenta el concepto de desarrollo sostenible, el cual supone un uso de los recursos naturales considerados “no renovables” de manera que la sociedad actual haga uso de ellos para satisfacer sus necesidades, permitiendo siempre, que las futuras generaciones también puedan hacerlo.

Los bienes considerados como patrimonio cultural deben su condición a que poseen *valores patrimoniales* históricos, urbanos, arquitectónicos, entre muchos otros, ameritando su conservación. Así también, entendemos que la mejor forma de conservar

el patrimonio urbano –un bien no renovable–, es manteniéndolo activo y en uso, respondiendo siempre a las necesidades de la sociedad. De esta manera, dentro del triángulo de la sostenibilidad (social, económico y ambiental), es posible asimilar la variable medioambiental a los bienes culturales, dado su frágil condición y relevancia ambiental para el territorio.

La idea de desarrollo sostenible vinculado al patrimonio, implica llevar a cabo acciones de desarrollo como el mejoramiento del espacio público vinculado a edificios patrimoniales, obras arquitectónicas asociadas a la restauración y reciclaje de edificios e incluso el turismo cultural, mediante la generación de actividades de recorrido y difusión, todos las cuales no vayan en detrimento de los valores patrimoniales que los bienes poseen.



Imagen 01. Esquema de la sostenibilidad y el patrimonio arquitectónico y urbano. Fuente: Autor.

El legado industrial de Santiago y el desarrollo patrimonial sostenible

La definición del patrimonio industrial se encuentra contenida en el documento Carta de Nizhny Tagil del año 2003, el cual lo define de la siguiente manera:

"...restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación" (Carta de Nizhny Tagil, 2003).

Para la investigadora Macarena Ibarra (2015), la valorización del patrimonio industrial es un proceso que comienza a desarrollarse inicialmente en Europa y luego en Norteamérica, sin embargo, en Sudamérica esta noción se comienza a discutir tan solo en el último tercio del siglo XX, y ocurre como un proceso de cambio desde una mirada monumental hacia una más amplia de la idea de patrimonio.

Algunas particularidades del patrimonio industrial se vinculan con el carácter propio de los grandes conjuntos industriales; reúnen una amplia cantidad de usos asociados a la producción; espacios destinados a las cadenas de producción propiamente tal, redes de transporte, almacenamiento, viviendas para trabajadores y equipamiento social. Dentro de la vivienda, destacan los escalafones correspondientes a los tipos de cargo que ostenta el personal de cada empresa; obreros, administrativos y jefaturas, que construyen entornos urbanos diversos y de usos complementados y que en definitiva, dan cuenta de la transversalidad social de

este legado cultural. También posee espacios de gran amplitud y que suelen presentarse en serie o gemelos como las bodegas y los establecimientos para la producción, abiriéndose a la posibilidad de alojar una gran variedad de usos y programas.

Desde una visión colectiva, mediante instancias como UNESCO e ICOMOS, grupos de expertos provenientes de muchos países, han definido cartas y declaraciones los cuales buscan velar por un correcto uso del patrimonio cultural industrial entre las que destaca la de Nizhny Tagil (2003) y la de Dublín del año 2011.

En Santiago, las estructuras vinculadas al ferrocarril y el antiguo anillo de circunvalación, -en muchos casos abandonadas y subutilizadas-, forman parte de una zona que hace veinte años, esperaba ser revitalizada mediante el proyecto urbano "Anillo interior de Santiago" (MINVU, 2003), transformándose en una de las pocas estrategias existentes para abordar y recuperar esta extensa área de la ciudad.



Imagen 02. Imagen objetivo del proyecto Anillo interior de Santiago. Fuente: Minvu, 2003.



Imágenes 03 y 04. Edificios demolidos de la MCSB. Fuente: Copnsejo de Monumentos.

Algunos proyectos urbanos posteriores como el Parque La Aguada, asociados a esta planificación lograron materializarse. Así, otros lograron ciertos grados de influencia en las propuestas de planificación y urbanizaciones como *Maestranza 21* asociado a la Maestranza de ferrocarriles de San Eugenio.

una de las cuatro grandes estaciones ferroviarias de la ciudad como un centro cultural y de eventos, el Centro Cultural Matucana 100, en la Avenida Matucana, diseño de los arquitectos Martín Hurtado y la Biblioteca de Santiago, de los arquitectos Cox y Ugarte.

En el ámbito de la arquitectura, proyectos de reciclaje han permitido recuperar numerosos edificios de arquitectura industrial en la ciudad de Santiago. La reutilización de estos edificios se considera una acción altamente beneficiosa, por cuanto el *reciclaje sostenible* (Roldán y Carter, 2018), en que son conservados gran parte de las losas, vigas, pilares y pilares de edificios industriales existentes permite en definitiva, reducir la huella de carbono y energía consumida en el proceso de construcción.

Destacan la Estación Mapocho, diseño de los arquitectos Teodoro Fernández, Montserrat Palmer, Rodrigo Pérez de Arce y Ramón López construido en 1994, para la recuperación de



Imagen 05. Plan Maestro Maestranza 21. Fuente: Universidad de Chile.



Imagen 06. Grúa de la casa de máquinas de la Maestranza San Eugenio. Fuente: Asesoría Urbana de la Ilustre Municipalidad de Santiago.

Existen otros ejemplos ubicados fuera del circuito los cuales abordan el patrimonio industrial permitiendo ser utilizados por la sociedad y las comunidades en nuestro país, como son el Centro Cultural Palacio de La Moneda y la ex Sombrerería Girardi en Santiago. A nivel internacional, destacan el Tate Modern Art Gallery (año 2000) y Roundhouse (2006) de Londres obra de los arquitectos suizos Herzog & de Meuron y John Mcaslan, las sedes de la Caixa Forum en Madrid y Barcelona (años 2002 y 2008) de los arquitectos suizos Herzog & de Meuron y Arata Isozaki y el Centro Cultural Mercado Matadero de Madrid (2003, de Carnicero, Vila y Virseda).

En los proyectos de intervención arquitectónica para la recuperación del patrimonio industrial nacional e internacional, encontraremos

características comunes como la utilización de materiales y arquitectura contemporánea para lograr diferenciación entre las obras pre-existentes y los nuevos volúmenes y estructuras construidas, logrando una integración entre obras de arquitectura de épocas diferentes. En estos proyectos ambas, se funden en una nueva obra que enriquece el paisaje urbano de los lugares en que se emplazan, acogiendo nuevos y diversos usos. Finalmente, la sostenibilidad de estas obras radica en su capacidad de conservar y potenciar los valores patrimoniales sociales, urbanos, arquitectónicos, entre otros, propios de los edificios originales al momento de su cambio de destino y puesta al servicio de la sociedad.

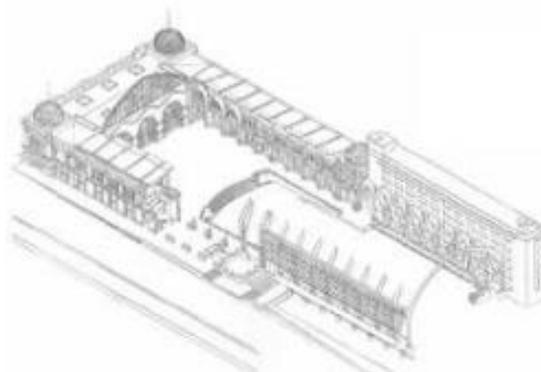


Imagen 07. Imagen isométrica del proyecto de intervención Estación Mapocho. Fuente: R. López.



Imágenes 08 y 09. Intervenciones patrimoniales proyectos Tate Modern Art Gallery y Roundhouse en Londres.
Fuente: propia.



Algunos valores patrimoniales de los territorios asociados al Circuito Santiago, Industrial y Obrero

La construcción del ferrocarril a Santiago en la década de 1850, generó grandes transformaciones en la ciudad. Junto con la construcción de vías e infraestructuras en la periferia, se edificaron importantes estaciones ferroviarias como Alameda, Mapocho y Pirque, las que penetrando en las áreas urbanas centrales, se configuraron como monumentos urbanos reconocibles (Pérez, 2016; p 24). Este sistema de líneas, talleres, estaciones y subestaciones, originó el surgimiento a nuevas urbanizaciones como las de San Eugenio (actuales comunas de Santiago y Estación Central) y potenció y re-dinamizó territorios ya existentes, como son los casos de San Bernardo Ferroviario (comuna de San Bernardo) y el barrio Histórico y Sanitario Los Carmelitas (comuna de Independencia), entre muchos otros, los cuales albergan comunidades que hoy les otorgan sentido, a través de procesos continuos de patrimonialización y rescate de su memoria obrera.

Como resultado material de esta actividad industrial concentrada, fruto de lo que parece ser una llegada tardía de la revolución industrial, como la incorporación de nuevas políticas económicas en el país, en la zona perimetral de la actual comuna de Santiago, es posible reconocer la suma del más importante patrimonio industrial presente en la ciudad (Pizzi, Benavides, Blossin & Paz, 2010). Para comprender el contexto económico que hizo posible la aparición de este legado material, es importante mencionar el auge del desarrollismo, modelo que fue adoptado por distintos países latinoamericanos, entre los que se incluyó Chile. La sustitución de importaciones (ISI), potenció un ideal modernizador que abarcaba distintos aspectos de la sociedad y en que el Estado adquiría un papel protagónico, en miras a nuevos modelos de Estado de Bienestar (Illanes, 2013).

Los barrios de San Eugenio, barrio Histórico Sanitario Los Carmelitas y San Bernardo Ferroviario se presentan hoy como representantes de la influencia del ferrocarril, la producción industrial y la vivienda higiénica en sectores urbanos. En estos territorios es posible identificar diversos valores patrimoniales que describen sus particularidades en lo urbano, histórico, arquitectónico y social. Entenderemos por valor patrimonial al conjunto de atributos materiales o inmateriales que otorgan relevancia y justifican la conservación de los bienes heredados por generaciones del pasado. A continuación se describen brevemente, algunos de ellos, presentes en los tres barrios del Circuito Santiago Industrial y Obrero.



Imagen 10. Vida laboral de los trabajadores de la MCSB, s.f. Fuente: Guillermo Cruces.

El barrio San Eugenio: urbanización industrial en la zona sur poniente de la ciudad

Dentro de las estaciones ferroviarias destaca la Estación Alameda, -no solo por ser la primera de la ciudad e importante generadora de aglomeraciones de personas, arrabales y conjuntos habitacionales (Sottorff, 2019)-, sino, porque sus patios traseros dieron espacio al nacimiento de los primeros talleres industriales vinculadas al ferrocarril de Santiago. Se trataba de una zona de acopio y reparación de locomotoras y carros, determinante en lo que sería el desarrollo urbano de la zona sur poniente y San Vicente, primer barrio ferroviario de esta zona de la ciudad.

A contar de 1905, las funciones llevadas a cabo en los talleres de Alameda, gradualmente comenzaron a trasladarse a un terreno más holgado ubicado a poco más de dos kilómetros hacia el sur. Surgieron de esta mane

ra las nuevas Maestranzas de San Eugenio y de Vía y Obras (Thompson, 2015), las cuales en conjunto con otras empresas públicas y privadas conectadas al ferrocarril, provocan la materialización gradual del barrio San Eugenio, zona urbana industrial y residencial ubicada entre la Avenida Antofagasta, la línea férrea, el Zanjón de La Aguada y la Avenida Mirador.

Industrias como la textilera Yarur (1936), Central de Leche (1936), Fábrica de Sacos (1930) y el Molino San Cristóbal (1940), detonaron un rápido proceso de urbanización, a través de la construcción de numerosos conjuntos habitacionales planificados de vanguardia para la época, entrega de terrenos para viviendas de autoconstrucción y construcción de equipamiento social y deportivo. Entre las poblaciones construidas destacan San Eugenio I y II (1911 y 1936), Población Central de Leche (1938), Viviendas para trabajadores de la Fábrica de Sacos (s.f), El Riel (1936), Pedro Montt

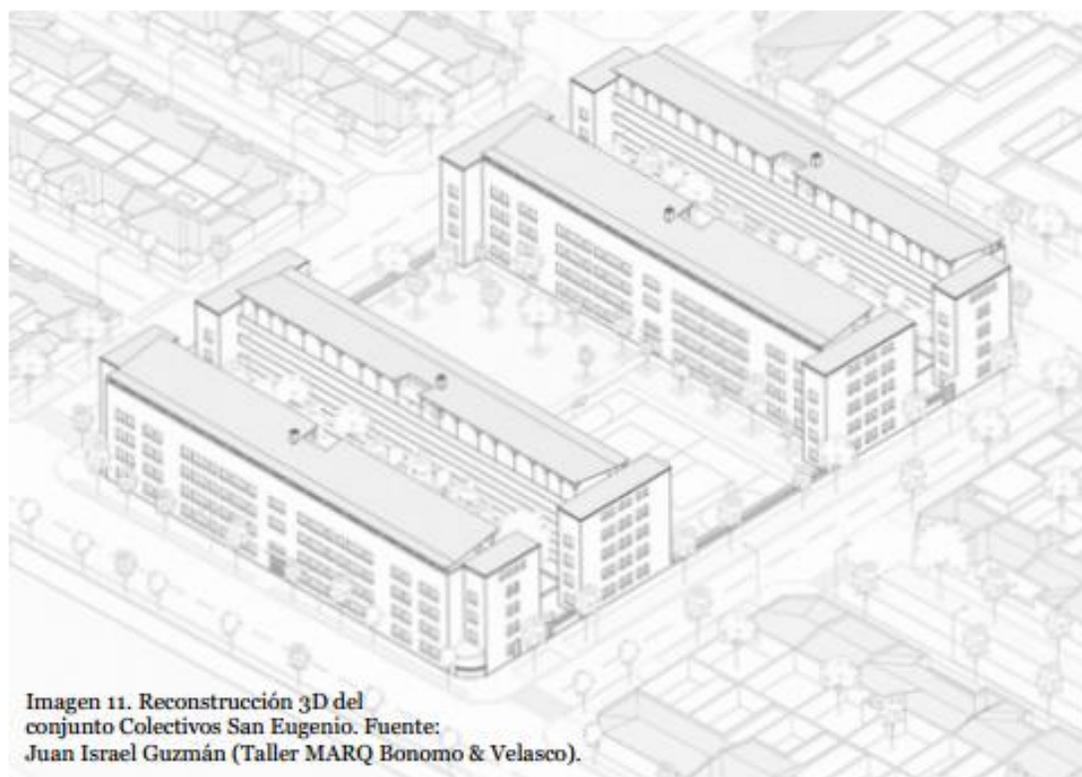


Imagen 11. Reconstrucción 3D del conjunto Colectivos San Eugenio. Fuente: Juan Israel Guzmán (Taller MARQ Bonomo & Velasco).

Hoy, pese a su ubicación central, el barrio San Eugenio se mantiene suspendido en el tiempo, conservando parte importante de sus atributos tangibles e intangibles. El contexto económico que permitió el nacimiento de este tipo de urbanizaciones de barrios obreros e industriales surgidos a inicios del siglo XX, definen parte de su *valor patrimonial histórico*. En definitiva, San Eugenio, se construye a partir de la implementación de una serie de políticas públicas consecutivas y coherentes, las cuales determinaron un proceso de desarrollo urbano y social, lineal y acumulativo, que define la identidad urbana del sector. Comprendiendo esta particularidad, no es difícil entender que el inicio de deterioro del barrio, se produce en el momento en que la realidad política y económica del país cambió, privilegiando nuevas formas de desarrollo, el crecimiento de nuevos sectores de la ciudad y relegando a otros al olvido.

Dentro del equipamiento del barrio y que define su *valor patrimonial social*, destacan los estadios Yarur (1940) -demolido con anterioridad a 1960, para dar cabida a la ampliación de la planta textilera-, y el Estadio San Eugenio (1941), demolido en 2012 para dar espacio a un aparcadero de buses de Transantiago. Entre los equipamientos que aún se conservan y que son objeto de usos sociales por parte de organizaciones vecinales y sindicales, se encuentra el Club de Tenis Ferroviario (1937), Cine Septiembre (1940), Parroquia San Gerardo (1925-1950), Edificio de la Corporación Mutual Santiago Watt (1930) y el Sindicato de Molineros San Cristóbal (1952).

Destaca su *valor patrimonial urbano*, como un caso emblemático, en que la industria relacionada al ferrocarril promovió la creación de entornos urbanos modernos, transformándose en escenario propicio para un importante proceso de experimentación en la trama urbana, llevado a cabo a través de espacios públicos y sistemas residenciales novedosos y radicales para la época (Bonomo & Feuerhake, 2015).



Imagen 12. Plano Población San Eugenio II y detalle. Fuente: Archivo Ilustre Municipalidad de Santiago.

Parte del *valor patrimonial arquitectónico* del barrio se encuentra representado en una variedad de tipologías y estilos arquitectónicos presentes en numerosas obras de arquitectura industrial, conjuntos de vivienda y equipamiento social; destacando numerosos ejemplares de arquitectura del Movimiento Moderno y el *Art Decó* en una diversidad de innovadoras tipologías y uso de técnicas constructivas.

Finalmente, dentro de los valores intangibles presentes en el sector, se torna relevante reconocer su *valor patrimonial cultural*, vinculado a una vida de barrio que persiste en el sector y que se manifiesta en celebraciones y fiestas tradicionales que vuelven a recuperarse por parte de sus vecinos (Rescata, 2015).

El barrio Obrero y Ferroviario San Eugenio, hoy se encuentra protegido como zona de conservación histórica (ZCH) contando con numerosos inmuebles de conservación histórica (ICH) (Ley general de urbanismo y construcciones), reconocidos en los planes reguladores de la comuna de Santiago y Estación Central. Así también, parte de la Maestranza San Eugenio se encuentra protegida como Monumento Histórico (MH) y Zona

Típica (ZT) por la Ley 17.288 de Monumentos Nacionales. Como fortalecimiento del alcance de esta protección nacional en el territorio, en el año 2012, vecinos organizados presentaron una solicitud ante el Consejo de Monumentos Nacionales para la definición de una ZT que aborde de manera integrada fábricas, poblaciones y equipamientos del sector.

Barrio Histórico y Sanitario Los Carmelitas: un barrio sanitario al norte del Río Mapocho

Cinco kilómetros al norte de la Estación Central de Ferrocarriles se encuentra la Estación Mapocho, imponente edificio diseñado por el arquitecto Emilio Jecquier, construida como un importante nodo de transporte de pasajeros a nivel nacional e internacional y que sur-

gió en el contexto de obras como la canalización del Río Mapocho, que buscaban renovar la zona centro norte de la ciudad.

Algunas de las nuevas obras edificadas en el barrio Los Carmelitas, complementarían la importante presencia de congregaciones religiosas en el sector, como los Padres Carmelitas Descalzas de San Rafael y las Monjas Verónicas, que contribuyeron a edificar obras monumentales de orden religioso en el barrio como son la Iglesia de Los Padres Carmelitas y Santuario (inaugurado en 1920), el Colegio Teresiano de San Gabriel (s.f), la Iglesia Monasterio del Carmen Bajo de San Rafael y la Iglesia y Convento Buen Pastor (1864). Surgieron luego, un número importante de nuevos equipamientos sanitarios entre los que destacan el Instituto de Higiene y el Policlínico del Seguro Obrero (CNCA, 2015).



Imagen 13. ex Cervecería Ebner antes de su intervención. Fuente: propia año 2015.

A lo largo de La Cañadilla, hacia 1884 se instaló la Cervecería de Andrés Ebner, así también, algunos talleres, pequeñas empresas y organizaciones sindicales. Dentro del patrimonio obrero y sindical de importancia que hoy es posible encontrar en esta zona, destaca el edificio del Sindicato Interempresa de Trabajadores de la Industria del Pan, organismo fundado el 15 de marzo de 1925 y el Edificio industrial de la Sociedad Escobillera La Industrial LTDA. Dentro de las obras de vivienda realizadas en este barrio, figuran un total de doce *cités*, -de los cuales hoy solo dos poseen protección patrimonial-, y conjuntos obreros como Conjunto Picarte y algunas otras viviendas ubicadas a lo largo de la calle Maruri, muchos de ellos protegidas como ICH por el Plan Regulador de Independencia.

Entre los valores patrimoniales de esta zona conforme lo descrito por el Colectivo Rescata (CNCA, 2015), se encuentra el *valor urbano*, que radica la particularidad del trazado conformado por manzanas de cincuenta por cien metros aproximados y dispuestas de norte a sur, las cuales básicamente dividen el formato de manzana de damero tradicional, aumentando con ello la densidad. También su ubicación junto al Río

Mapocho, la cual posibilita la existencia de un *riverfront*, fortalecido por la presencia de vías paralelas como Avenida Santa María, Mapocho 42K y la presencia de inmuebles patrimoniales monumentales como la Estación Mapocho, la Piscina Escolar, el Instituto de Higiene y el ex Cuartel Borgoño.

A grandes rasgos, este barrio representa un sinfín de valores patrimoniales vinculados a lo *histórico*, como formar parte del sector denominado La Chimba, contar con la presencia de importantes órdenes religiosas, comercio de tradición familiar y ser representativo del desarrollo e implementación de políticas públicas de carácter sanitario. Con respecto a estas políticas, destaca su representación como desarrollo urbano de carácter sanitario, surgido en un contexto de finales del siglo XIX e inicios del XX, en que nuevas instituciones como los municipios, ministerios, a la vez que nuevas leyes, reglamentos y ordenanzas abordaban la construcción de una sociedad y ciudad bajo conceptos de higiene pública (Ibarra, 2017). Se materializaron así, el Instituto de Higiene, el Policlínico Maruri y vivienda higiénica como resultado de la ley de habitaciones para obreros de 1906.



Imagen 14. Vista del Cuartel Borgoño y costado norte de la Estación Mapocho, fusión de fotografías, s.f. Fuente: archivo fotográfico Dirección de Arquitectura. Ministerio de Obras Públicas.

Parte del *valor arquitectónico* de este barrio se encuentra representado a través de edificios representativos de diversas tipologías arquitectónicas y estilos historicistas como el neogótico, el neoclásico, el neocolonial, el *Art Decó*, el Movimiento Moderno y el posmodernismo, en tipologías de arquitectura sanitaria, residencial, religiosa e industrial, contando con la participación activa de arquitectos como Emilio Jecquier, Manuel Parra Flores, Oscar Galleguillos, Cousiño y

Brugnoli, Onias León, Aquiles Zentilli y Claudio López de la Maza.

Finalmente, conviene referirse brevemente al *valor sociocultural* del barrio, mediante la presencia de numerosas prácticas recreativas y fiestas religiosas que persisten, la multiculturalidad aportada por los procesos de inmigración y temáticas relativas a derechos humanos (CNCA, 2015).



Imágenes 15, 16 y 17. Conjunto Picarte, Edificio del Sindicato Interempresa de Trabajadores de la Industria del Pan y ex Cervecería Ebner después de su intervención. Fuente: elaboración propia.

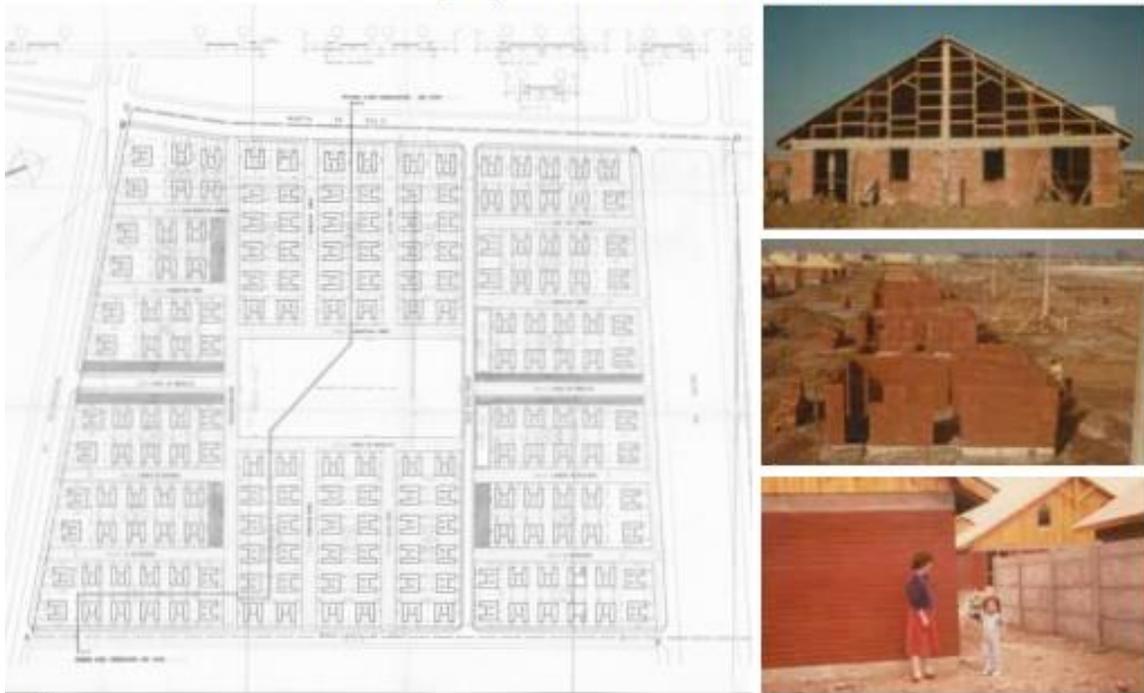
San Bernardo Ferroviario. Enclave industrial en la zona sur de Santiago

Si bien la presencia del ferrocarril en San Bernardo -poblado de carácter rural con cerca de nueve mil habitantes ubicado quince kilómetros al sur de Santiago-, tenía ya 63 años, es en el año 1920, que la construcción de la nueva Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo (MCSB), modificó completamente su paisaje, definiendo por el resto del siglo XX, una identidad dual ligada en primer lugar al carácter aristocrático tradicionalista y luego, al obrero especializado (Romero, 2016), definiendo parte del *valor patrimonial histórico* asociado a la industrialización en la comuna.

La MCSB llegó a ser una de las instalaciones ferroviarias más grandes de Sudamérica, la cual reunió una serie de labores de reparación, armado de locomotoras y material rodante en general, llegando a incorporar a casi dos mil trabajadores.

De la Maestranza, protegida como Monumento Histórico desde 2010, se han conservado un número reducido de edificios como el Pabellón Central (1918), el Taller de Calderería (1950), el Taller de Herrería (1918), la Tornamesa (1918) y la Portería (1929). Dentro de las obras ejecutadas asociadas a esta instalación industrial en la ciudad, cuentan la construcción de Poblaciones para ferroviarios como la Población Obrera Ferroviaria Sur (1924-1936), la Población Ernesto Merino Segura (1953), la Población Balmaceda (1926) y equipamientos sociales como el Gimnasio Ferroviario. Dentro del equipamiento destacan, el Gimnasio Ferroviario (1962), la Plaza Guarello (1933), el ex Estadio Ferroviario (1920). Otro monumento ferroviario relevante presente en la comuna de San Bernardo, pero construido con anterioridad a los talleres, es la Estación de Ferrocarriles de San Bernardo, construida en 1857, en estilo Neocolonial.

Imágenes 18, 19, 20 y 21. Plano de loteo de la Villa Los Aromos y fotografías de la construcción del conjunto. Fuente: Junta de Vecinos.



Asociada a la historia de la comunidad ferroviaria de San Bernardo, se encuentra la vida de cientos de trabajadores, -muchos de ellos hoy con vida-, los cuales en el presente interactúan en torno a organizaciones como la Corporación Maestranza, el Comité de Defensa Patrimonio Histórico MCSB, Corporación Cerro Chena, Movimiento de Acción Ciudadana San Bernardo, El Andén del Recuerdo y muchas otras, que definen parte de su valor social, transformándose al mismo tiempo, en una plataforma efectiva para la conservación del valor arquitectónico y urbano presente en el patrimonio de este territorio. Estas organizaciones luchan por reivindicar un espacio en que fueron armadas un total de cinco locomotoras y al que se vinculaban importantes equipos de fútbol tales como Maestranza Central, Bielas y Frenos. También, son recordados de manera permanente por esta comunidad, los once Ferroviarios detenidos al interior de la MCSB y ejecutados en el Cerro Chena, el día seis de octubre de 1973.

La crisis del modelo desarrollista a fines de 1950, culminó con el sucesivo cierre de las industrias de tipo fordista; Central de Leche en 1960, YARUR-MACHASA en 1986, Cervecería Ebner en 1978 y MCSB en la década de 1980, abriendo paso a la reestructuración económica del país desarrollada desde 1975.

Algunos inmuebles industriales han sido intervenidos para albergar nuevos usos, mediante proyectos de arquitectura los cuales conservan en mayor o menor grado sus atributos patrimoniales. Es el caso de YARUR-MACHASA transformada en una Ciudad de la Televisión, la Estación Mapocho reciclada para albergar actividades tales como exposiciones, bienales y ferias internacionales, la Central de Leche como un Liceo Industrial, Cervecería Ebner como un *mall* y finalmente, la MCSB como edificio de uso comercial, el cual como intervención considera un proyecto de restauración (Migone, 2018), reciclaje y la construcción de nuevos edi-

ficios, hoy en construcción bajo la mirada cautelosa de las organizaciones culturales ubicadas al interior de la comuna.



Imágenes 22 y 23. Intervención patrimonial arquitectónica en el Gimnasio Ferroviario de San Bernardo. Fuente: escuela de arquitectura UNIACC.



Imágenes 24 y 25. Deterioro de los edificios de la Maestranza Central de San Bernardo, décadas de 1990 y el año 2019 Fuente: Jorge Atria.y propia.

Imagen 26. Inauguración de Villa Los Aromos, última población vinculada a trabajadores ferroviarios en la comuna de San Bernardo. Fuente: Junta de vecinos Villa Los Aromos.



El enfoque de turismo cultural barrial y el desarrollo patrimonial sostenible

El turismo cultural se presenta como una oportunidad para generar instancias de desarrollo sostenible asociadas al legado cultural, por ejemplo, potenciando el desarrollo social (Rojas, 2013), presente en muchos de los relatos tanto históricos, políticos y ciudadanos asociados al presente de las comunidades locales, como los procesos de patrimonialización de barrios, conjuntos y edificios. Ejemplos relevantes de estos relatos ciudadanos son, la declaratoria de Monumento Histórico de la Maestranza Central de San Bernardo o la solicitud de declaratoria de Zona Típica del barrio San Eugenio por parte de las comunidades residentes.

Con respecto al tratamiento del patrimonio urbano desde el turismo, en el documento *Carta Internacional sobre Turismo Cultural* (1999), se destaca al turismo por su capacidad de generar intercambio cultural y como un importante factor de desarrollo cuando se gestiona adecuadamente. La carta promueve que tanto el significado de los bienes patrimoniales como su necesidad de conservación, sea asumida y comunicada no solo por la comunidad anfitriona de un destino turístico patrimonial, sino que también por los visitantes. En un documento posterior llamado *Principios de La Valeta, para la salvaguardia y gestión de las Poblaciones y áreas urbanas históricas* (2011), se declara que el impacto del turismo en el territorio debe considerarse previamente para su regulación, buscando no interferir en la vida cotidiana de los residentes del lugar (1).

En cada uno de los recorridos considerados en el Circuito Santiago Industrial y Obrero, se integraron organizaciones y actores locales, presentándose una visión de interpretación del pasado de los barrios en relación al presente y al futuro. Se destacan los valores patrimonia-

les tangibles e intangibles de los barrios, edificios y espacios abiertos y referencias a personajes del pasado de cada uno de los territorios. De esta manera, los recorridos se suman al incansable trabajo de difusión patrimonial y turismo cultural realizado en los últimos 10 años en estos lugares por organizaciones como Cultura Mapocho, Bicipaseos Patrimoniales, Independencia Cultural, Patrimonio Chileno, Observatorio Cité, entre muchos otros.

El Circuito presentó como diagnóstico, el que hasta ahora, en ámbitos de patrimonio, estos tres territorios habían sido abordados tan solo desde la gestión cultural y el mundo académico, no incorporando a los rubros del comercio, gastronomía y artesanía patrimonial barrial, no existiendo por tanto, instancias que aborden la herencia cultural como instrumento para la puesta en valor del entorno barrial y el desarrollo local. Por esto, dentro de las actividades consideradas en el proyecto, se incluyeron dos recorridos, realizados en los meses de julio y noviembre de 2019. El primero abordó las poblaciones obreras de San Eugenio y San Bernardo, así como inmuebles y fábricas como el Molino San Cristóbal y Maestranza de San Bernardo y el segundo, incorporó inmuebles y poblaciones emblemáticas de los barrios Los Carmelitas y San Eugenio.



Imagen 27. Recorridos patrimoniales desarrollados por organizaciones locales y gestores culturales. Fuente: Patrimonio Chileno

Finalmente, conviene apuntar que el circuito se presenta como un proyecto que busca resaltar el patrimonio cultural representativo de grupos subalternos de la sociedad en la Región Metropolitana, así como también, una diversidad de tipologías arquitectónicas, incorporando edificios protegidos mediante patrimonialización por la vía jurídica (Ley 17.288 y L.G.U.C), en proceso de declaratoria y otros sin protección. Se plantea así, abordar el territorio desde una perspectiva social, económica y ambiental, sin embargo, debido a la amplitud de este auto-encargo, es que el proyecto busca desarrollarse a largo plazo, en etapas sucesivas, añadiendo nuevos territorios, inmuebles y comunidades.



Notas

(1) Algunos de los impactos atribuidos al turismo patrimonial no planificado, son los procesos de reconfiguración de clase en el espacio urbano, también conocido como *gentrificación*, la cual hace referencia a procesos de desplazamiento de la población original de los territorios por parte de grupos de mayor ingreso, los cuales se sienten atraídos por atributos tales como la centralidad, el patrimonio y los bajos precios de viviendas y arriendos.

Imágenes 28 y 29. Recorridos del Circuito Santiago Industrial y Obrero en 2019. Fuente: propia.



Referencias

- Bonomo, U. & Fauerhake, Sch. (2015). Experimentaciones formales y tensiones urbanas. El barrio industrial San Eugenio, Santiago 1899-1945. En *Engranajes de la memoria, puesta en valor del patrimonio de la Maestranza Central de San Bernardo*. Santiago, Chile.
- Brundtland, H. (1987). *Nuestro Futuro Común*. Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de la ONU. Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo.
- CNCA (2015). Servicio de asesoría y elaboración de diagnóstico para futuro diseño del Plan de Manejo de Zonas Patrimoniales Protegidas "Zona de Conservación Histórica Barrio Los Carmelitas", de la comuna de Independencia, Región Metropolitana. Santiago, Chile.
- 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 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
- Ibarra, M. (2015). El patrimonio industrial, su dimensión territorial. Emergencia, acuerdos y posibilidades. En *Entre rieles y chimeneas, un recorrido por el patrimonio del barrio obrero y ferroviario San Eugenio*. Santiago, Chile.
- Ibarra, M. (2017). Conquistas del Higienismo. Intituciones, profesionales y prácticas. En *Arquitectura en el Chile del Siglo XX*. Santiago, Chile.
- ICOMOS (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial*, Rusia.
- ICOMOS (2011). *Principios de La Valeta, para la salvaguardia y gestión de las Poblaciones y áreas urbanas históricas*. Comité internacional de ciudades y Poblaciones Históricas [en línea]. Disponible en: <https://www.icomos.org/charters/CIVVIH20Principios20de20La20Valeta.pdf>
- ICOMOS (2011). *Carta de Dublín*. Dublín, Irlanda.
- 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
- Illanes, 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 de Magíster en Desarrollo Urbano, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Ley General de Urbanismo y Construcciones. Disponible en <http://www.minvu.cl>
- Ley de Monumentos Nacionales 17.288. Disponible en http://www.uta.cl/masma/patri_edu/PDF/LeyMonumentos.PDF
- MINVU (2003). Anillo Interior de Santiago. Un desafío de gestión urbana estratégica. Santiago de Chile.
- Migone, J. (2018). San Bernardo Maestranza Restauración Project. En *Congreso XVII TICCIH - CHILE, Patrimonio Industrial. Entendiendo el pasado, haciendo el futuro sostenible*. Santiago, Chile.
- Pérez, F. (2016). *Arquitectura en el Chile del siglo XX*. Ediciones ARQ. Santiago, Chile.
- Pizzi, M., Valenzuela, B., Paz, M. & 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.
- Rescata (2015). *Entre rieles y chimeneas, un recorrido por el patrimonio del barrio obrero y ferroviario San Eugenio*. Santiago, Chile.
- Rescata (2016). *Engranajes de la memoria, puesta en valor del patrimonio de la Maestranza Central de San Bernardo*. Santiago, Chile.
- Romero, M. (2016). De la "Llanura inmensa, pedregosa y desierta" a la "Bella ciudad". Un acercamiento a la historia de San Bernardo desde su poblamiento hasta 1920. En *Engranajes de la memoria, puesta en valor del patrimonio de la Maestranza Central de San Bernardo*. Santiago, Chile.
- Rojas, L. (2013). *Hacia el desarrollo sostenible de los barrios patrimoniales de Santiago de Chile. La comunidad como generadora de desarrollo en base al patrimonio cultural entre 1990 y 2012*. Tesis de Magíster en Desarrollo Urbano, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Rojas, L. (2015). En Dos momentos en torno a los usos sociales del patrimonio cultural del barrio San Eugenio. En *Entre rieles y chimeneas, un recorrido por el patrimonio del barrio obrero y ferroviario San Eugenio*. Santiago, Chile.
- Roldán, J., Carter, D. (2018). Sustainable Recycling of Abandoned Industry and Use Compatibility Following Environmental Criteria. En *Congreso XVII TICCIH - CHILE, Patrimonio Industrial. Entendiendo el pasado, haciendo el futuro sostenible*. Santiago, Chile.
- Sottorff C. (2019). La Estación Central y el surgimiento de un barrio (una aproximación). En *San eugenio. Barrio patrimonio y proyecto*. Santiago, Chile.
- Thompson, I. (2015). La Maestranza Ferroviaria de San Eugenio. En *Engranajes de la memoria, puesta en valor del patrimonio de la Maestranza Central de San Bernardo*. Santiago, Chile.