

Habitar el patrimonio urbano: mediación normativa entre conservación y transformación en la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo

Inhabiting Urban Heritage: Regulatory Mediation between Conservation and Transformation in the San Bernardo Railway Workers' Housing Estate

Andrea Ortega-Esquivel

Universidad Diego Portales, Chile
andrea.ortega@mail.udp.cl
ORCID 0000-0002-4988-085X

Marcelino Romero-Cárdenas

Santiago, Chile
marcelinoromero@sanbernardo.cl

RESUMEN

Este artículo analiza el proceso de elaboración del expediente y del borrador de normas de intervención para la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo, Chile, en el contexto de su propuesta de declaratoria como Zona Típica bajo la Ley de Monumentos Nacionales. Entre 2020 y 2022 se desarrolló un proyecto financiado por el Fondo del Patrimonio Cultural orientado a formular dichas normas mediante un proceso técnico y participativo. La investigación se basa en una metodología cualitativa que combinó investigación archivística, levantamientos arquitectónicos de 254 inmuebles y actividades participativas con habitantes del barrio. Los resultados muestran que el conjunto mantiene una base patrimonial significativa, con un 46,9% de inmuebles clasificados como de alto valor o valor intermedio, pese a las transformaciones acumuladas a lo largo del tiempo. Asimismo, el proceso participativo permitió identificar valores asociados a la memoria ferroviaria, las relaciones comunitarias y la vida cotidiana, incorporando estos elementos en la formulación de criterios normativos. La distinción entre alteraciones compatibles e incompatibles evidenció la necesidad de gestionar el cambio más que impedirlo, reconociendo el carácter dinámico del patrimonio habitado. El artículo demuestra que la elaboración de normas de intervención puede constituirse en una instancia de mediación entre conservación y transformación urbana, y que los procesos participativos de patrimonialización aportan criterios que no siempre quedan plenamente reflejados en los instrumentos normativos finales. Con ello, contribuye a los debates sobre patrimonio industrial, gestión del cambio y paisaje urbano histórico.

PALABRAS CLAVE:

vivienda obrera; normativa patrimonial; patrimonio ferroviario; paisaje urbano histórico; participación comunitaria.

ABSTRACT

This article examines the process of preparing the heritage designation dossier and the draft intervention guidelines for the Población Obrero Ferroviaria of San Bernardo, Chile, within the context of its proposed designation as a Typical Zone under the National Monuments Law. Between 2020 and 2022, a project funded by the Cultural Heritage Fund was undertaken to develop these guidelines through a technical and participatory process. The research is based on a qualitative methodology that combined archival research, architectural surveys of 254 properties, and participatory activities involving local residents. The findings show that the neighborhood retains a significant heritage base, with 46.9% of its buildings classified as having high or intermediate heritage value despite the transformations accumulated over time. The participatory process also identified values associated with railway memory, community relationships, and everyday life, incorporating these elements into the formulation of intervention criteria. The distinction between compatible and incompatible alterations highlighted the need to manage change rather than prevent it, recognizing the dynamic nature of inhabited heritage. The article demonstrates that the development of intervention guidelines can function as a mechanism of mediation between conservation and urban transformation, and that participatory heritage-making processes contribute criteria that are not always fully reflected in final regulatory instruments. In doing so, it contributes to contemporary debates on industrial heritage, change management, and the Historic Urban Landscape approach.

KEYWORDS

working-class housing; heritage regulation; railway heritage; Historic Urban Landscape; community participation.

CÓMO CITAR

Ortega-Esquivel, A. y Romero-Cárdenas, M.(2026). Habitar el patrimonio urbano: mediación normativa entre conservación y transformación en la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo. *Revista Historia y Patrimonio*, 5(8), 1-28. <https://doi.org/10.5354/2810-6245.2026.83886>

Introducción

En las últimas décadas, el reconocimiento patrimonial de barrios obreros e industriales ha adquirido creciente relevancia en los debates sobre conservación del patrimonio urbano en Chile¹. Estos conjuntos constituyen testimonios materiales e inmateriales de procesos históricos vinculados a la industrialización, la organización del trabajo y la formación de comunidades laborales². En este contexto, el patrimonio asociado a la vivienda obrera industrial no constituye solo un conjunto de valores arquitectónicos, sino también una expresión territorial de las relaciones sociales, económicas y culturales que dieron forma a las ciudades industriales.

No obstante este reconocimiento, la protección patrimonial de barrios obreros plantea desafíos específicos para la planificación y gestión de la conservación del patrimonio urbano. A diferencia de monumentos aislados o edificios institucionales, estos conjuntos corresponden a entornos residenciales activos donde la vida cotidiana produce transformaciones materiales y simbólicas a lo largo del tiempo. Las viviendas se amplían, modifican y adaptan a nuevas necesidades familiares, generando procesos de cambio que tensionan las lógicas tradicionales de conservación patrimonial. En este sentido, los barrios obreros pueden entenderse como paisajes urbanos históricos (PUH) dinámicos, en los cuales las edificaciones no solo conservan valores arquitectónicos, sino que también constituyen espacios de prácticas sociales, apropiaciones domésticas y resignificaciones culturales que forman parte de la continuidad del patrimonio. Diversos estudios han señalado que estas transformaciones no necesariamente representan una amenaza para la conservación, sino que pueden constituir expresiones legítimas de la evolución histórica del habitar y de las comunidades que sostienen estos entornos urbanos³. Las ampliaciones, modificaciones y adaptaciones arquitectónicas forman parte de la historia social del habitar, generando tensiones entre las regulaciones patrimoniales tradicionales y las necesidades habitacionales contemporáneas.

Este artículo aborda estas dinámicas del patrimonio habitado a partir del caso de la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo, uno de los conjuntos residenciales vinculados al sistema ferroviario más significativos de Chile, ubicado en la periferia sur del Área Metropolitana de Santiago. De acuerdo con el expediente técnico de declaratoria como Zona Típica o Píntoresca (ZT), el barrio fue concebido como un conjunto habitacional destinado a los trabajadores ferroviarios que cumplían funciones en la Maestranza Central de San Bernardo, un «barrio histórico que es parte de la memoria colectiva de los sambernardinos»⁴. Corresponde a la primera población obrera ferroviaria construida al alero

1 Rodrigo Hidalgo Dattwyler, "El papel de las leyes de fomento de la edificación obrera y la Caja de la Habitación en la política de vivienda social en Chile, 1931-1952," *Revista INVI* 15, n.º 39 (2000); Macarena Ibarra y Umberto Bonomo, "De la fábrica a la vivienda: la protección de la memoria obrera en torno a la Fábrica Central de Leche, Santiago de Chile," *Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural* 25, n.º 1 (2012): 40-61; Waldo Vila-Muga, *La urbanización obrera en Santiago sur, 1905-1925: de arrabal decimonónico a periferia proletaria* (tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014); Andrea Ortega-Esquivel, María de los Ángeles Carvajal y Luis Rojas Morales, "Barrio obrero y ferroviario: iniciativa de gestión del patrimonio industrial en la ciudad de Santiago de Chile (2007-2013)," *Lámpara: Patrimonio Industrial*, n.º 6 (2014): 36-47; Gonzalo Cerda-Brinrup, "Población obrera Isla Teja de Valdivia, 1939. La acción modernizadora de la Caja del Seguro Obrero Obligatorio," *Revista AUS*, n.º 20 (2016): 42-47; Simón Castillo Fernández y Waldo Vila-Muga, *Periferia. Poblaciones y desarrollo urbano en Santiago de Chile, 1920-1940* (Universidad Alberto Hurtado Ediciones, 2022); A. B. Chastain, "Reseña. Simón Castillo Fernández y Waldo Vila Muga. Periferia...," *Revista Historia y Patrimonio* 3, n.º 4 (2024): 1-6, <https://doi.org/10.5354/2810-6245.2024.74326>.

2 James Douet, *Industrial Heritage Re-tooled* (Routledge, 2012); Anna Storm, *Post-Industrial Landscape Scars* (Palgrave Macmillan, 2014).

3 Francesco Bandarin y Ron van Oers, *The Historic Urban Landscape* (Wiley-Blackwell, 2012); John Pendlebury, "Conservation and the Age of Consent," *Planning Perspectives* 28, n.º 4 (2013); Laura Jane Smith, *Uses of Heritage* (Routledge, 2006).

4 Municipalidad de San Bernardo, *Expediente técnico de solicitud de declaratoria de Zona Típica Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo* (San Bernardo: Unidad de Patrimonio, SECPLA, 2021), 1.

de dicha maestranza. Su construcción comenzó en 1924 y fue inaugurada en 1930⁵. El conjunto fue financiado por la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado y proyectado como un barrio residencial directamente vinculado a la infraestructura productiva ferroviaria (figura 1)⁶.

La ZT Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo fue declarada mediante el Decreto n.º 13 del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, de fecha 29 de abril de 2024, posteriormente publicado en el Diario Oficial el 9 de julio del mismo año⁷. La presente investigación se sitúa en el período previo a esta declaratoria por parte del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), específicamente durante el proceso de elaboración del expediente técnico y del borrador de normas de intervención desarrollado entre 2020 y 2022. Dichas normas fueron posteriormente formalizadas y publicadas en 2025⁸.



FIGURA 1. Plano de catastro ZT Población Obrero Ferroviaria. Fuente: Borrador de Normas de Intervención, 2022.

Este artículo se centra en el análisis del borrador de normas elaborado durante el proceso participativo desarrollado entre 2020 y 2022. A diferencia del documento final publicado por el CMN en 2025, el borrador registra de manera explícita los diagnósticos territoriales, los talleres comunitarios, las preocupaciones vecinales y las discusiones que dieron origen a diversos criterios normativos.

5 Dino Rojas, "Transformaciones del emplazamiento de la Maestranza Central de San Bernardo y de las poblaciones Obrera y Balmaceda (1891-1930)," en *Engranajes de la memoria. Puesta en valor del patrimonio de la Maestranza Central de San Bernardo* (2016).

6 Raúl Besoain, *Historia de la Ciudad de San Bernardo*. Material didáctico para la educación chilena (Imprenta Carán, 1995).

7 Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), *Declara Monumento Nacional en la categoría de Zona Típica o Pintoresca la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo, comuna de San Bernardo, Región Metropolitana*, Decreto n.º 13, publicado en el *Diario Oficial* el 9 de julio de 2024, <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/zonas-tipicas/poblacion-obrero-ferroviaria-de-san-bernardo>.

8 CMN, *Normas de Intervención Zona Típica o Pintoresca Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo* (2025), <https://www.monumentos.gob.cl/documentos/normas/normas-de-intervencion-zt-poblacion-obrero-ferroviario-de-san-bernardo>.



Esta diferencia resulta relevante, ya que permite examinar la formulación de las normas como un proceso social de construcción patrimonial y no únicamente como un instrumento regulatorio final.

Si bien existe una amplia literatura sobre patrimonio industrial, vivienda obrera y gestión del patrimonio urbano, son escasos los estudios que analizan los procesos de elaboración de normas de intervención patrimonial y, particularmente, el papel que desempeña la participación comunitaria en la definición de criterios normativos para barrios históricos habitados. La mayoría de las investigaciones se ha concentrado en los valores patrimoniales de los conjuntos protegidos o en los instrumentos normativos ya consolidados, prestando menor atención a los procesos de negociación y construcción colectiva que anteceden su formulación. El objetivo del artículo es examinar de qué manera el proceso de elaboración del expediente y del borrador de normas de intervención operó como una instancia de mediación entre la conservación patrimonial y las transformaciones asociadas al habitar cotidiano.

Como marco conceptual, el conjunto se analiza desde el enfoque de Paisaje Urbano Histórico (PUH),⁹ el cual permite comprender el patrimonio urbano como el resultado de la interacción entre formas construidas, prácticas sociales y procesos históricos de transformación. Desde esta mirada, el barrio se comprende como un conjunto urbano compuesto por viviendas que mantienen rasgos arquitectónicos reconocibles —fachada continua, diversidad tipológica expresada en distintos elementos ornamentales, presencia ocasional de antejardines, viviendas aisladas y diversas relaciones espaciales entre las casas y sus patios—, que configuran una imagen urbana relativamente homogénea pero al mismo tiempo abierta a variaciones que reflejan procesos de transformación acumulados a lo largo del tiempo.

En este contexto, el barrio ha experimentado diversas transformaciones arquitectónicas y sociales que forman parte de su trayectoria histórica. Dichas transformaciones pueden entenderse como una forma de «tiempo espacializado», en la medida en que la configuración material del barrio registra las huellas del devenir histórico y de las prácticas cotidianas que han configurado su PUH¹⁰. En el ámbito intangible, el barrio expresa una fuerte identidad comunitaria vinculada a la cultura ferroviaria que dio origen a la población. Sin embargo, también se observan transformaciones sociales asociadas a la llegada de nuevos residentes y a cambios en el perfil sociodemográfico de sus habitantes. De este modo, el conjunto no constituye una realidad estática, sino un entorno en permanente evolución, donde las formas construidas y las prácticas sociales se entrelazan en la configuración de su PUH.

Vivienda obrera ferroviaria, patrimonio urbano e industrial

Para contextualizar el valor histórico de la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo, es fundamental comprender que el desarrollo del sistema ferroviario en Chile desde fines del siglo XIX generó profundas transformaciones territoriales y urbanas¹¹. La expansión de las vías férreas permitió articular centros productivos, puertos y ciudades, reorganizando la estructura espacial del país y generando nuevas centralidades urbanas¹².

9 UNESCO, *Recommendation on the Historic Urban Landscape* (UNESCO, 2011).

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

11 Armando De Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991): historia de una sociedad urbana* (Editorial Sudamericana Chilena, 2000).

12 Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile* (DIBAM, 1997).

Las estaciones ferroviarias se convirtieron en nodos de crecimiento urbano, atrayendo población, industrias y equipamientos asociados al transporte y la producción¹³. En torno a estas infraestructuras surgieron paisajes urbanos vinculados al trabajo ferroviario, compuestos por talleres, maestranzas, bodegas, viviendas obreras y equipamientos comunitarios. Estos conjuntos conforman lo que diversos autores han denominado paisajes culturales industriales del transporte ferroviario, donde infraestructura, arquitectura residencial y prácticas comunitarias se articulan como parte de un sistema territorial más amplio¹⁴.

En este contexto, la vivienda obrera asociada a la industria ferroviaria constituye un componente fundamental del patrimonio industrial. La expansión del ferrocarril no solo transformó la movilidad territorial, sino también las formas de vida de las comunidades laborales, introduciendo nuevos ritmos de trabajo, sistemas constructivos y formas de organización social¹⁵. Desde fines del siglo XIX, tanto el Estado como diversas empresas promovieron la construcción de barrios destinados a trabajadores con el objetivo de garantizar proximidad a los centros productivos, estabilidad laboral y mejores condiciones de vida¹⁶. Las poblaciones ferroviarias formaron parte de este proceso y se caracterizaron por rasgos urbanos recurrentes, tales como viviendas en serie, trazados regulares y una estrecha relación entre la vivienda y el patio, entendido como un espacio complementario para actividades domésticas, productivas y futuras transformaciones residenciales, además de la presencia de espacios comunitarios¹⁷. Estas características reflejan la estrecha relación entre organización productiva, vida cotidiana y configuración urbana que distingue a los asentamientos obreros vinculados a la industrialización.

Las denominadas company towns o barrios industriales constituyen un fenómeno ampliamente documentado en Europa y América. Estudios sobre los asentamientos mineros británicos, las colonias industriales francesas o los barrios ferroviarios latinoamericanos muestran que estas formas urbanas fueron concebidas tanto como soluciones habitacionales como dispositivos de organización social y laboral¹⁸. En estos contextos, la vivienda no solo cumplía una función residencial, sino que también estructuraba relaciones comunitarias, prácticas cotidianas y formas de identidad colectiva vinculadas al trabajo. En América Latina, la expansión de infraestructuras ferroviarias durante fines del siglo XIX y comienzos del XX generó la aparición de comunidades laborales estrechamente vinculadas a estaciones y maestranzas ferroviarias. La vivienda obrera consolidó paisajes urbanos caracterizados por viviendas en serie en proximidad a instalaciones industriales y presencia de equipamientos comunitarios¹⁹.

13 De Ramón, *Santiago de Chile*.

14 J. Edwards y J. Llordés, "Industrial Heritage Tourism," *Annals of Tourism Research* (1996); Marcela Pizzi y María Paz Valenzuela, "La vivienda obrera asociada al patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex FF.CC. de Circunvalación de Santiago," ponencia presentada en la V Jornada Internacional de Vivienda Social (Valparaíso, 2007); Marcela Pizzi, María Paz Valenzuela y Juan Benavides, *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de Circunvalación de Santiago* (Editorial Universitaria, 2010).

15 A. Beltrán-Beltrán, "Las antiguas redes ferroviarias y su recuperación para impulsar el desarrollo regional," *Apuntes* 24, n.º 1 (2011): 6-7.

16 Martin Daunt, *House and Home in the Victorian City* (Edward Arnold, 1983); Robert Fishman, *Bourgeois Utopias* (Basic Books, 1987).

17 Pizzi y Valenzuela, "La vivienda obrera."

18 John Garner, *The Company Town* (Oxford University Press, 1992); Margaret Crawford, *Building the Workingman's Paradise* (Verso, 1995).

19 Jorge Hardoy y David Satterthwaite, *Squatter Citizen* (Earthscan, 1989); Eduardo Rojas, *Construir ciudades. Mejoramiento de barrios y calidad de vida urbana* (Banco Interamericano de Desarrollo, 2009).

En Chile, la vivienda obrera ferroviaria se desarrolló en torno a estaciones y maestranzas, configurando entornos urbanos asociados a la actividad ferroviaria con características propias desde fines del siglo XIX y principios del siglo XX²⁰. En Santiago, uno de los primeros casos se observa en el entorno de la Estación Central y la Maestranza San Eugenio.

La primera población habitada por trabajadores ferroviarios fue la Población San Vicente, construida en 1894 junto al eje del Ferrocarril al Sur, cercana a la Maestranza Santiago. Este conjunto, compuesto por 232 viviendas arrendadas por trabajadores de Ferrocarriles del Estado, fue gestionado por la Sociedad San Vicente de Paul²¹. Posteriormente, con el traslado de las labores ferroviarias hacia la Maestranza San Eugenio, se desarrollaron nuevos conjuntos habitacionales destinados a trabajadores del sector. Entre ellos destacan la Población San Eugenio o «San Eugenio Vieja», inaugurada hacia 1911 por el Consejo Superior de Habitaciones Obreras;²² la Población San Eugenio II o «San Eugenio Nueva», construida en 1936 con 270 viviendas distribuidas en nueve manzanas; y la Población Ferroviaria El Riel, también de 1936, compuesta por viviendas continuas en pasajes cercanos a Rondizzoni, habitadas principalmente por maquinistas y personal ferroviario. Finalmente, en 1938 se construyeron los Colectivos San Eugenio, financiados por la Caja de Seguro Obligatorio, un conjunto de cuatro edificios de departamentos que albergó mayoritariamente a trabajadores de la maestranza²³. El caso de la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo surge cuando se centraliza la actividad de la industria ferroviaria en la gran Maestranza Central de San Bernardo, desplazándose desde las primeras instalaciones ferroviarias ubicadas en torno a la estación del Ferrocarril del Sur (1855-1913).

Estos antecedentes permiten comprender que la vivienda obrera ferroviaria constituye una expresión significativa del patrimonio urbano e industrial, en la que convergen infraestructura productiva, formas de habitar y vida comunitaria. Más allá de su valor arquitectónico, estos conjuntos testimonian la relación histórica entre trabajo, territorio y organización social, así como las transformaciones acumuladas a lo largo del tiempo. Al tratarse de barrios que continúan siendo espacios residenciales activos, su conservación plantea desafíos específicos para la gestión del cambio y la definición de criterios de intervención patrimonial capaces de compatibilizar la protección de sus atributos con las necesidades contemporáneas de sus habitantes.

Patrimonialización y normativa patrimonial en la vivienda obrera ferroviaria

Los conjuntos de vivienda obrera ferroviaria han sido reconocidos patrimonialmente de manera relativamente reciente como parte del patrimonio industrial. Este reconocimiento surge gradualmente desde fines del siglo XX, en el contexto de una ampliación de la comprensión del patrimonio urbano e industrial, que comenzó a incorporar no solo infraestructuras productivas, sino también las comunidades laborales vinculadas a ellas²⁴. En este marco, la vivienda obrera ferroviaria constituye un componente fundamental del patrimonio industrial, ya que expresa tanto las condiciones ma-

20 Thomson y Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*.

21 Rodolfo Arriagada, *Los atributos patrimoniales del barrio obrero Santiago surponiente como catalizadores en sus procesos de reconversión postindustrial* (tesis de arquitectura y magíster, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2011); Rodrigo Hidalgo, "Vivienda social y espacio urbano en Santiago de Chile. Una mirada retrospectiva a la acción del Estado en las primeras décadas del siglo XX," *Revista EURE* 28, n.º 83 (2002): 83-106.

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

23 Pizzi y Valenzuela, "La vivienda obrera"; Andrea Ortega-Esquivel, *Rieles que unen: patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo* (Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, 2022).

24 Douet, *Industrial Heritage Re-tooled*; Storm, *Post-Industrial Landscape Scars*.



teriales de reproducción de la fuerza de trabajo como las formas de organización social vinculadas a la actividad ferroviaria.

Paralelamente, el concepto de patrimonio urbano se ha expandido más allá de la noción tradicional de centro histórico, incorporando otros sectores de la ciudad y conjuntos residenciales que, aun careciendo de monumentalidad, poseen valores históricos, sociales y culturales significativos²⁵. En América Latina, este proceso estuvo inicialmente marcado por instrumentos como las Normas de Quito, que contribuyeron al reconocimiento del valor monumental y artístico de los centros históricos en la región²⁶. Sin embargo, la ampliación posterior de la noción de patrimonio urbano durante la segunda mitad del siglo XX permitió incorporar también entornos asociados a la vida cotidiana y al mundo del trabajo, entre ellos los conjuntos de vivienda obrera industrial²⁷. Desde una perspectiva crítica, el patrimonio no constituye únicamente un dispositivo de construcción identitaria orientado a cohesionar a una nación, sino también un campo donde se expresan desigualdades en los procesos de selección, reconocimiento y apropiación cultural. En este sentido, García Canclini sostiene que el patrimonio debe comprenderse como un espacio de disputa material y simbólica entre distintos grupos sociales, en el que se negocian los valores y significados atribuidos a determinados bienes culturales²⁸. En consecuencia, el reconocimiento patrimonial de los conjuntos de vivienda obrera implicó una ampliación de los criterios de valoración, incorporando no solo sus atributos materiales, sino también dimensiones inmateriales vinculadas a los modos de vida, las prácticas sociales y los valores comunitarios desarrollados en estos barrios²⁹.

La patrimonialización de los conjuntos de vivienda obrera ferroviaria se vincula estrechamente a la noción de barrio, lo que plantea desafíos específicos para la planificación y gestión del patrimonio urbano³⁰. Como señala Pendlebury, la regulación patrimonial aplicada a entornos urbanos debe enfrentar el desafío de equilibrar conservación y cambio³¹. En este contexto, diversos autores han cuestionado la predominancia de enfoques normativos centrados exclusivamente en la preservación material de los edificios. Laurajane Smith plantea que el Discurso Patrimonial Autorizado (Authorized Heritage Discourse, AHD) tiende a privilegiar valores arquitectónicos y estéticos definidos por expertos, relegando las dimensiones sociales y culturales del patrimonio³². Desde esta perspectiva crítica, el patrimonio debe comprenderse como un proceso social dinámico que involucra prácticas, memorias e identidades, donde los valores tangibles e intangibles no pueden entenderse de manera separada, ya que ambos son fundamentales para reconocer el patrimonio como una construcción social³³. En el caso de los barrios obreros históricos, más que interpretar estos cambios como ame-

25 Françoise Choay, *The Invention of the Historic Monument* (Cambridge University Press, 2001).

26 Fernando Carrión, "El centro histórico como proyecto y objeto de deseo," *Revista EURE* 31, n.º 93 (2005): 89-100; ICOMOS, *The Norms of Quito* (1967), <https://www.icomos.org/en/charters-and-texts>.

27 Loes Veldpaus, Ana Pereira y Bernard Colenbrander, "Urban Heritage: Putting the Past into the Future," *The Historic Environment* 4, n.º 1 (2013): 3-18.

28 Néstor García Canclini, "Los usos sociales del patrimonio cultural," en *Patrimonio etnológico. Nuevas perspectivas de estudio*, ed. Encarnación Aguilar Criado (Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, 1999), 16-33.

29 Yerko Araneda et al., *Los rieles del tiempo: patrimonio ferroviario de la Provincia de Quillota* (Gobierno de Chile, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, FONDART, 2010); Ibarra y Bonomo, "De la fábrica a la vivienda"; Ortega-Esquivel, *Rieles que unen*.

30 Mathieu Dormaels, "Patrimonio, patrimonialización e identidad. Hacia una hermenéutica del patrimonio," *Revista Herencia* 24, n.º 1-2 (2012); Ortega-Esquivel, Carvajal y Rojas Morales, "Barrio obrero y ferroviario."

31 Pendlebury, "Conservation and the Age of Consent."

32 Smith, *Uses of Heritage*.

33 Dawson Munjeri, "Tangible and Intangible Heritage: From Difference to Convergence," *Museum International* 56 (2004): 12-20; Dormaels, "Patrimonio, patrimonialización e identidad."

nazas a la conservación patrimonial, diversos estudios han planteado la necesidad de integrarlos en los marcos de gestión patrimonial como expresiones de la evolución social³⁴. Desde esta perspectiva, la elaboración de normativas patrimoniales para barrios obreros requiere enfoques flexibles y contextualizados que reconozcan tanto los atributos materiales del patrimonio como las prácticas sociales que lo sostienen.

Uno de los debates centrales en los estudios patrimoniales contemporáneos se refiere al rol de las normativas en la conservación del patrimonio urbano y a la complejidad de gestionar el cambio en contextos de transformación cada vez más acelerada³⁵. Tradicionalmente, las regulaciones patrimoniales han sido formuladas desde enfoques técnicos centrados en la preservación material de los edificios y en el control formal de la imagen urbana de los conjuntos históricos. Como se mencionó anteriormente, Smith ha señalado que este enfoque reproduce el Discurso Patrimonial Autorizado (DPA), una concepción del patrimonio que privilegia valores arquitectónicos y estéticos definidos por expertos, relegando con frecuencia las dimensiones sociales y culturales del patrimonio³⁶. Bajo esta lógica, las políticas de conservación tienden a priorizar la integridad material de los edificios por sobre los procesos sociales y las prácticas cotidianas que dan sentido al patrimonio. En el caso de los barrios obreros históricos, esta tensión se vuelve particularmente evidente. A diferencia de monumentos aislados, las viviendas constituyen espacios habitados que se transforman continuamente en función de las necesidades familiares y económicas de sus residentes. Las ampliaciones, adaptaciones y modificaciones arquitectónicas forman parte de la historia del habitar y reflejan cambios en la composición familiar, en las condiciones económicas y en las prácticas culturales de quienes habitan estos espacios.

La planificación de la conservación debe considerar no solo la preservación del tejido urbano construido, sino también la continuidad de las prácticas sociales que sostienen la vida cotidiana³⁷. En este contexto, el enfoque de PUH promovido por la Unesco ofrece un marco conceptual para abordar esta complejidad. La Recomendación sobre el PUH define el paisaje urbano histórico como el resultado de una «estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales», que trasciende la noción tradicional de conjunto o centro histórico para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico³⁸. Desde este enfoque, el patrimonio urbano se comprende como el resultado de procesos acumulativos en los que interactúan dimensiones físicas, sociales, económicas y culturales³⁹. Así, el valor patrimonial no se restringe a la monumentalidad o a la homogeneidad estética, sino que se vincula con la configuración histórica de los paisajes urbanos y con las prácticas sociales que les otorgan significado. Este enfoque ha contribuido a ampliar los criterios de valoración patrimonial, incorporando paisajes vernáculos y entornos urbanos asociados a la vida cotidiana, que durante mucho tiempo quedaron fuera de las políticas tradicionales de conservación⁴⁰.

34 Bandarin y van Oers, *The Historic Urban Landscape*; Pendlebury, "Conservation and the Age of Consent."

35 Bandarin y van Oers, *The Historic Urban Landscape*; Blanca-Elvira Pérez-Villalón, Andrea Ortega-Esquivel, Christian Saavedra y Paulina Lobos-Peña, "Renovación urbana en el centro histórico de Santiago, Chile: el caso de la manzana de la Casa Colorada," *EURE – Revista de Estudios Urbano Regionales* 49, n.º 147 (2023), <https://doi.org/10.7764/EURE.49.147.11>.

36 Smith, *Uses of Heritage*.

37 Bandarin y van Oers, *The Historic Urban Landscape*.

38 UNESCO, *Recommendation on the Historic Urban Landscape* (2011).

39 Bandarin y van Oers, *The Historic Urban Landscape*; J. W. R. Whitehand y K. Gu, "Conserving Urban Landscape Heritage: A Geographic Perspective," *Proceedings of the ICE – Municipal Engineer* 163 (2010).

40 Manal Ginzarly, Claudine Houbart y Jacques Teller, "The Historic Urban Landscape Approach to Urban Management: A Systematic Review," *International Journal of Heritage Studies* 25 (2018): 1-21, <https://doi.org/10.1080/13527258.2018.1552615>.

En el caso chileno, la protección del patrimonio urbano enfrenta dificultades institucionales derivadas de la superposición de distintos marcos regulatorios. Por una parte, las normas urbanísticas contenidas en los instrumentos de planificación territorial (IPT) regulan el desarrollo urbano; por otra, las normas específicas de protección patrimonial establecidas por la Ley de Monumentos Nacionales definen criterios de conservación para bienes o zonas protegidas. Esta coexistencia normativa puede generar tensiones y problemas de coordinación entre distintos organismos públicos que ejercen tutela sobre un mismo territorio o bien patrimonial⁴¹.

En este contexto, la Población Obrero Ferroviaria ya contaba previamente con un reconocimiento patrimonial a través del Plan Regulador Comunal (PRC) de San Bernardo, que definía como Inmueble de Conservación Histórica (ICH) las viviendas que enfrentan la avenida de Portales, eje urbano paralelo a la vía férrea. Posteriormente, el proceso de definición del polígono propuesto para su protección como ZT implicó no solo un análisis técnico de los valores urbanos y arquitectónicos del conjunto, sino también un proceso de diálogo institucional, político y comunitario. En efecto, la eventual declaratoria por parte del CMN no solo suponía la protección de un área urbana histórica, sino también la definición de nuevas condiciones de regulación para un barrio residencial habitado y en permanente transformación.

La Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo: antecedentes históricos y proceso de patrimonialización

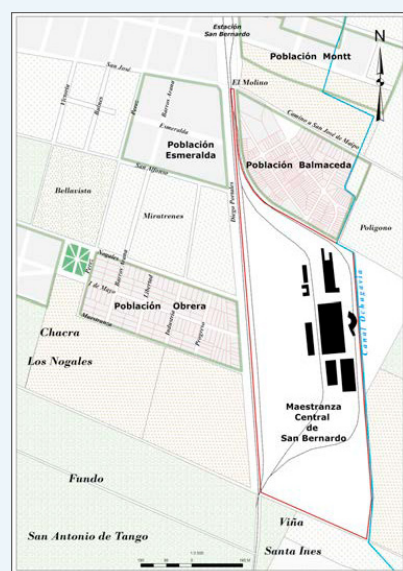


FIGURA 2. Ubicación de la Maestranza Central de San Bernardo y las poblaciones Obrera y Balmaceda, 1930. Fuente: Rojas, 2016.

Origen y construcción de una comunidad ferroviaria

La historia de la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo se vincula estrechamente con el desarrollo de la Maestranza Central de Ferrocarriles, cuyos orígenes se remontan a fines del siglo XIX⁴². En ese contexto, la diversidad de formatos y tecnologías del material rodante utilizado en el país generó altos costos de reparación y una situación financiera insostenible para la empresa ferroviaria⁴³. Como respuesta, se impulsó un proceso de reorganización orientado a la eficiencia, basado en la estandarización del material rodante y la creación de una maestranza modelo que centralizara las labores de mantenimiento. Entre 1916 y 1920 se construyó la Maestranza Central de San Bernardo, inaugurada formalmente el 1 de abril de 1920, concentrando las labores de reparación y fabricación de material ferroviario con 358 operarios trasladados desde

41 Rodrigo Ropert, "La conservación del patrimonio cultural urbano en el ordenamiento jurídico chileno," *Revista de Derecho Ambiental* 1 (2002).

42 Felipe Delgado, "La Ciudad de San Bernardo y los inicios de la Maestranza Central de Ferrocarriles ¿un caso de crecimiento y desarrollo local? Chile, 1920-1930," ponencia presentada en las XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia (Universidad Nacional de Cuyo, 2013).

43 Felipe Delgado, "Opciones y tensiones en el desarrollo urbano industrial de Chile. La instalación de la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo, 1913-1940," en *Conflictos y tensiones en el Chile republicano*, 53-70 (RIL Editores, 2014).

otras maestranzas del país⁴⁴. Una vez iniciadas las operaciones, los costos asociados al traslado diario de los trabajadores evidenciaron la necesidad de proveer vivienda cercana a la maestranza,⁴⁵ problema que se agudizó cuando el proyecto original de construir una población obrera no pudo concretarse debido al aumento de los costos de las obras industriales.

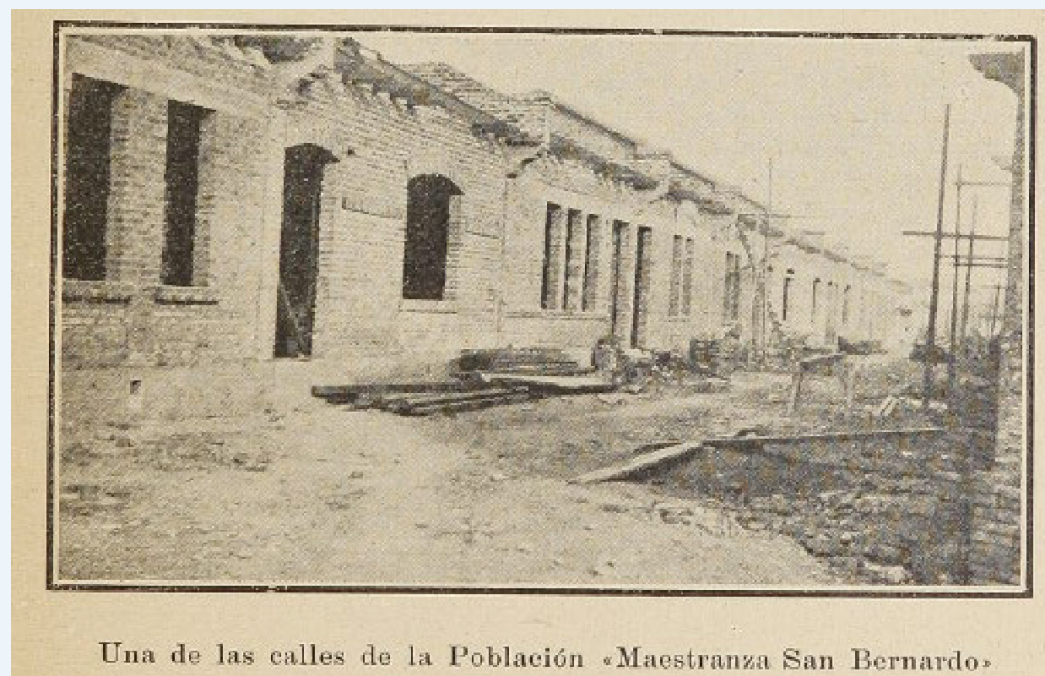


FIGURA 3. Construcción de la Población Obrero Ferroviaria. Fuente: Correa, 1924.

La propuesta inicial de la empresa fue construir la población obrera dentro del predio de la Maestranza, iniciativa que fue prontamente rechazada por los trabajadores, quienes temían quedar sujetos a una relación de inquilinaje. Ante ello, se organizaron en un comité integrado por varios operarios para gestionar financiamiento y buscar un terreno cercano al lugar de trabajo⁴⁶. El proyecto se concretó gracias al apoyo de la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado, creada en 1922, que aportó recursos complementados con descuentos mensuales a los trabajadores⁴⁷. Asimismo, el propietario de la chacra Los Nogales, Guillermo Martínez, facilitó la adquisición del terreno contiguo a la maestranza y donó una manzana destinada a plaza⁴⁸. La construcción de la población se inició oficialmente el 30 de enero de 1924 con la ceremonia de colocación de la primera piedra encabezada por el presidente Arturo Alessandri (figura 3).

44 Thomson y Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*; Delgado, "La Ciudad de San Bernardo"; Delgado, "Opciones y tensiones."

45 *Revista de la Habitación: órgano del Consejo Superior y de los Consejos Departamentales de Habitaciones Obreras* 1, n.º 1-12 (octubre 1920-octubre 1921).

46 Rojas, "Transformaciones del emplazamiento."

47 Catherine Valenzuela, "Las viviendas de la línea del tren y suburbanización. Una aproximación histórica a las poblaciones obreras en San Bernardo, 1900-1940," en *Circuito Santiago Industrial y Obrero*, ed. Luis Rolando Rojas Morales y Catherine Valenzuela Marchant (FONDART Regional, 2020), 47-56.

48 Rojas, "Transformaciones del emplazamiento."



FIGURA 4. Comité de trabajadores de la Maestranza de San Bernardo. Fuente: Revista Sucesos, 1927.

Aunque el proceso se desarrolló bajo la tutela de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) y la Caja de Retiros, junto a su equipo técnico dirigido por el arquitecto Guillermo Greve, los propios trabajadores participaron activamente en la construcción de sus viviendas (figura 4). Si bien existieron lineamientos generales, muchas decisiones constructivas dependieron del criterio y de la capacidad económica de cada familia, lo que explica ciertas variaciones entre las casas edificadas entre 1924 y 1930, luego del sorteo que asignó los sitios a los trabajadores⁴⁹. De hecho, un informe del Ministerio de Fomento de 1927 señala que el comité de trabajadores tuvo un rol central en la administración de los presupuestos y la construcción⁵⁰. Respecto a la población, se entregaron 132 predios de hasta 1.000 m², con viviendas de albañilería y adobe, piso de madera sobre pilotes y techumbre de teja de arcilla⁵¹. La fotografía de viviendas dañadas por un sismo durante los primeros años de existencia de la población evidencia, además, que los procesos de reparación, conservación y transformación formaron parte de la historia del conjunto desde sus orígenes (figura 5)⁵². En este sentido, la autogestión de los habitantes no se limitó a la construcción inicial del barrio, sino que también contribuyó a su adaptación y permanencia a lo largo del tiempo.

49 Revista Sucesos, n.º 1307 (1927).

50 Valenzuela, "Las viviendas de la línea del tren."

51 Rojas, "Transformaciones del emplazamiento"; Leonardo Portus, "Cuestión de terreno," en *Engranajes de la memoria. Puesta en valor del patrimonio de la Maestranza Central de San Bernardo*, ed. Luis Rolando Rojas Morales y Marcelino Romero Cárdenas (Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, 2016), 35.

52 Katherine Condeck y Fernanda Martínez, "Particularidades físico-espaciales del modo de habitar de residentes de viviendas económicas asociadas al desarrollo industrial ferroviario entre 1920 a 1953 en la comuna de San Bernardo" (seminario de investigación, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2019).



FIGURA 5. Casas de la Población Obrero Ferroviaria siniestradas durante temblor. Fuente: Revista Sucesos, 1927.

Con el paso de las décadas, la población incorporó equipamientos como la iglesia Nuestra Señora de Fátima (1947) y las escuelas públicas (1948)⁵³. Estos equipamientos contribuyeron a consolidar un sentido de comunidad que trascendió el ámbito laboral de la Maestranza, expresándose en la creación de organizaciones vecinales, deportivas, religiosas y vinculadas a la escuela pública (figura 6). Posteriormente, las ampliaciones en los patios y la demolición de viviendas tras los terremotos de 1985 y 2010 transformaron el paisaje residencial. Sin embargo, el conjunto ha conservado su escala urbana, su arbolado, las acequias y una fuerte identidad barrial, evidenciando la continuidad de las prácticas sociales y comunitarias que han sustentado su patrimonio a lo largo del tiempo.



FIGURA 6. Comité de trabajadores de la Maestranza de San Bernardo. Fuente: Revista Sucesos, 1927. Alumnos de la Escuela n.º 3 de Hombres en labores de aseo y ornamentación en el frontis del establecimiento por calle Nogales, 1949. Fuente: Gentileza de Alexis Flores.

53 Municipalidad de San Bernardo, *Expediente técnico*.

Desindustrialización, memoria ferroviaria y patrimonialización

La Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo experimentó directamente los efectos del declive, obsolescencia y posterior abandono de la infraestructura industrial de la ex Maestranza Central de Ferrocarriles, lugar de trabajo de sus habitantes originales⁵⁴. Este proceso debe entenderse en el marco más amplio de las transformaciones de los paisajes industriales asociadas a la industrialización y, posteriormente, a la desindustrialización. A nivel global, desde la segunda mitad del siglo XX numerosos paisajes industriales fueron transformados o abandonados, con la consiguiente pérdida o resignificación de los valores patrimoniales vinculados a su historia productiva y social⁵⁵. En Chile, este proceso se enmarca en las transformaciones económicas ocurridas en América Latina, caracterizadas por la liberalización económica y el abandono de las políticas de industrialización estatal, lo que aceleró el declive del sector manufacturero y profundizó la dependencia de las exportaciones de recursos naturales^{56,57}.

Hacia mediados del siglo XX, el sistema ferroviario chileno comenzó a experimentar un proceso de estancamiento asociado a la obsolescencia tecnológica, la rigidez institucional y la creciente competencia del transporte automotor⁵⁸. Este escenario se profundizó décadas más tarde con las reformas económicas implementadas durante la dictadura militar, entre ellas la eliminación de subsidios y la reestructuración del sistema ferroviario, lo que aceleró el cierre de servicios y el abandono de infraestructura ferroviaria. En 1979 se aplicó una nueva política económica orientada al autofinanciamiento de las empresas públicas que consistió básicamente en la supresión de aportes fiscales, obligando a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) a recurrir al endeudamiento bancario para cubrir sus pérdidas y financiar sus operaciones. El objetivo tras estos cambios era que la empresa fuera económicamente autosuficiente, lo que sin embargo marcó el inicio de una crisis financiera y operativa prolongada para el sistema ferroviario chileno durante las décadas siguientes⁵⁹.

El declive de la producción y posterior cierre de la Maestranza derivó en un proceso de aislamiento del conjunto habitacional, no solo físico respecto a la instalación industrial —acentuado con la demolición de los talleres que enfrentaban a la población—, sino también simbólico y cotidiano. Desaparecieron del paisaje los extensos corrillos de obreros a pie y en bicicleta saliendo de la faena al finalizar la jornada laboral. Las anchas calles de la población, otrora orientadas hacia la fábrica, y que marcaban el extremo sur del área urbana sambernardina, se fueron despejando y siendo parte del tránsito común hacia el centro de la comuna, en un entorno que cambió desde el contexto semi-rural de las décadas de 1980 y 1990 al suburbano de los 2000.

A pesar de ello, el barrio logró mantener sus atributos gracias al fuerte anclaje de su memoria colectiva, subyacente en los recuerdos de sus habitantes y familias de ex trabajadores. El valor social y

54 Ortega-Esquivel, *Rieles que unen*.

55 Luis Loures, "Industrial Heritage: The Past in the Future of the City," *WSEAS Transactions on Environment and Development* 4, n.º 8 (2008): 687-696; Erik Eklund, "Negotiating Industrial Heritage and Regional Identity in Three Australian Regions," *The Public Historian* 39, n.º 4 (2017): 44-64.

56 Gabriel Salazar, *Historia de la acumulación capitalista en Chile* (Ediciones LOM, 2003); Ricardo Ffrench-Davis, *Entre el neo-liberalismo y el crecimiento con equidad: tres décadas de política económica en Chile* (J. C. Sáez Editor, 2003).

57 José Gabriel Palma, "Desindustrialización, desindustrialización 'prematura' y 'síndrome holandés,'" *El Trimestre Económico* 86, n.º 344 (2019): 901-966.

58 Guillermo Guajardo, *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950* (Universidad Nacional Autónoma de México, 2007).

59 Jorge Kogan, *Rieles con futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur* (Corporación Andina de Fomento, 2004).

comunitario de la Población Obrero Ferroviaria radica en que sus habitantes reconocen en el barrio un lugar cargado de significados asociados a su historia de vida, lo que fortalece un fuerte sentido de identidad y pertenencia. Las particularidades urbanísticas del conjunto refuerzan esta relación cotidiana con el entorno, entendido por sus habitantes como un lugar de acogida, confianza y familiaridad.⁶⁰ Este sentido de comunidad también se expresa en la existencia de diversas organizaciones sociales que se mantienen activas hasta hoy. La organización barrial tiene su origen en los propios trabajadores de la maestranza, quienes participaron en decisiones relevantes del proyecto, como el diseño de las viviendas, su materialidad y la ejecución del conjunto. A ello se suman organizaciones deportivas y culturales que continúan articulando la vida comunitaria del barrio⁶¹.

El valor de la memoria colectiva en la Población Obrero Ferroviaria se configura en torno al recuerdo del funcionamiento de la Maestranza Central de Ferrocarriles, cuyo legado industrial es reconocido por los residentes actuales como parte fundamental de la historia local y nacional. En este sentido, el patrimonio ferroviario inmaterial puede comprenderse a partir de tres dimensiones: la vida cotidiana, asociada al sistema de vida articulado en torno al ferrocarril; los hitos de la memoria, que condensan episodios históricos y relatos compartidos; y la pérdida, entendida como la percepción contemporánea sobre la obsolescencia del sistema ferroviario y de las maestranzas que dieron origen a este patrimonio⁶².

Esta memoria se articula con una fuerte identidad obrera, presente en el discurso barrial y sustentada en los vínculos personales y familiares con la historia del trabajo ferroviario. Muchos habitantes se reconocen como herederos de un oficio transmitido inter-generacionalmente, asociado a una labor percibida como clave para el desarrollo del país. El trabajo en la maestranza, además, ofrecía condiciones salariales superiores al promedio obrero, lo que situó a estos trabajadores en lo que el historiador Felipe Delgado denomina una «aristocracia obrera» dentro del mundo ferroviario.

Con todo, podría indicarse que la población en sí es un «nudo de memoria»,⁶³ que concita recuerdos no solo del conjunto de pobladores que en ella viven, sino que también resulta relevante en la memoria de ex trabajadores o ex habitantes del lugar, quienes mantienen vínculo sentimental con la población gracias a las particularidades que aún se mantienen en ella. A su vez, se ha convertido en un factor relevante para la preservación y salvaguardia de la memoria histórica de la comuna, ya que, en el relato histórico de la ciudad, la antigua influencia de la industria ferroviaria resulta esencial para entender su expansión y desarrollo⁶⁴⁶⁵.

Metodología

La investigación toma como marco temporal el período comprendido entre 2020 y 2022, correspondiente al proceso de elaboración del expediente de declaratoria y del borrador de normas de

60 Alexis Flores, "Historias de vida para una historia local. Una aproximación al estudio de la historia de la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo" (tesina de diplomado, Universidad de Santiago de Chile, 2011)

61 Municipalidad de San Bernardo, *Expediente técnico*.

62 Araneda et al., *Los rieles del tiempo*.

63 Steve Stern, "De la memoria suelta a la memoria emblemática: hacia el recordar y el olvidar como proceso histórico. Chile, 1973-1998," en *Memoria para un nuevo siglo. Chile, miradas a la segunda mitad del siglo XX*, comp. Mario Garcés y Pedro Milos (Ediciones LOM, 2000).

64 Flores, "Historias de vida para una historia local".

65 Municipalidad de San Bernardo, *Expediente técnico*.

intervención para la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo. El estudio adopta un enfoque cualitativo de estudio de caso que incorpora datos descriptivos provenientes del levantamiento arquitectónico del conjunto. Esta estrategia permitió analizar de manera integrada las dimensiones históricas, urbanas y sociales involucradas en la formulación de las normas de intervención y comprender las dinámicas de transformación del barrio en relación con su condición de patrimonio habitado.

Los autores participaron directamente en distintas etapas del proceso de elaboración del expediente y del borrador de normas de intervención. Esta posición permitió acceder a información técnica, registros de participación y procesos de discusión interna que formaron parte de la formulación de los criterios normativos. No obstante, el análisis desarrollado en este artículo busca examinar críticamente dicho proceso desde una perspectiva académica centrada en la relación entre patrimonio, regulación y habitar.

En primer lugar, se realizó una investigación documental orientada a reconstruir los antecedentes históricos del barrio y su relación con el desarrollo del sistema ferroviario. Para ello se analizaron fuentes contenidas en el expediente técnico de declaratoria, documentos municipales, instrumentos de planificación territorial y bibliografía especializada sobre patrimonio ferroviario, vivienda obrera y patrimonio industrial. Las fuentes fueron examinadas mediante análisis documental orientado a identificar antecedentes históricos, atributos patrimoniales, transformaciones urbanas y criterios de intervención presentes en el proceso de declaratoria.

En segundo lugar, se desarrolló un levantamiento arquitectónico y urbano del conjunto habitacional mediante la elaboración de 254 fichas de inmuebles emplazados en las diez manzanas que conforman el polígono de estudio, complementadas con registros fotográficos y observación directa de las edificaciones. El levantamiento permitió registrar tipologías de vivienda, atributos arquitectónicos, estado de conservación y principales transformaciones constructivas observadas en el conjunto. Este trabajo permitió identificar patrones de continuidad y cambio en la configuración material del barrio, así como reconocer aquellos elementos que constituyen atributos patrimoniales relevantes para la formulación de criterios de intervención.

Para la evaluación de los inmuebles se utilizaron las categorías definidas en la Guía para la Elaboración de Normas de Intervención del CMN⁶⁶. Los inmuebles fueron clasificados como de alto valor, valor intermedio, sin valor y discordantes, considerando atributos arquitectónicos, estado de conservación, integridad formal y contribución al carácter patrimonial del conjunto. Estas categorías constituyeron la base para la elaboración del diagnóstico patrimonial y la definición de lineamientos de intervención.

Finalmente, la investigación incorporó el análisis de instancias de participación comunitaria orientadas a recoger las percepciones y experiencias de los habitantes respecto de los valores patrimoniales del barrio. A través de talleres participativos, reuniones vecinales y actividades de diálogo con residentes, se identificaron atributos materiales e inmateriales asociados a la vida cotidiana del conjunto y se discutieron posibles lineamientos de intervención compatibles con las necesidades habitacionales y las prácticas sociales del barrio.

El proceso participativo contempló, en una primera etapa, un trabajo de contacto territorial puerta a puerta realizado entre el 15 y el 30 de enero de 2022, que abarcó las diez manzanas del polígono

66 CMN, *Guía para la elaboración de normas de intervención*.

de estudio y permitió vincularse con aproximadamente 260 habitantes. Posteriormente, se desarrollaron diversas actividades participativas, entre ellas una asamblea de la Junta de Vecinos (JJVV) Ángel Guarello realizada el 9 de abril de 2022, con la participación de 30 personas; un encuentro comunitario efectuado el 7 de mayo de 2022, con 4 asistentes; y una mateada organizada junto a la JJVV el 12 de mayo de 2022, que contó con la participación de 10 residentes. En conjunto, estas instancias permitieron recoger percepciones, inquietudes y expectativas de la comunidad respecto del proceso de declaratoria y de las futuras normas de intervención. Las observaciones y comentarios recogidos durante estas actividades fueron sistematizados mediante actas, registros de campo y documentos de trabajo elaborados durante el proceso, los cuales sirvieron de insumo para la formulación de los criterios de intervención contenidos en el borrador de normas.

La articulación de estas técnicas permitió integrar el análisis histórico, urbano y social del conjunto, contribuyendo a la formulación de criterios de intervención patrimonial que reconocen tanto los atributos materiales del barrio como las prácticas cotidianas que configuran su condición de patrimonio habitado.

Resultados

El expediente de declaratoria y el documento borrador de normas de intervención de la Zona Típica Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo corresponde al estudio base elaborado para definir los lineamientos de intervención del conjunto en el marco del proceso de declaratoria como ZT ante el CMN. Este estudio fue financiado mediante la Convocatoria 2020 del Fondo del Patrimonio Cultural y desarrollado por un equipo técnico de la Municipalidad de San Bernardo. Su propósito fue establecer criterios de intervención orientados a la conservación de los valores arquitectónicos, urbanos y ambientales del barrio, reconocido como un testimonio relevante de las políticas de vivienda obrera vinculadas al desarrollo ferroviario en la comuna. El análisis del documento permite identificar tres dimensiones principales en la formulación de las normas: un proceso participativo orientado a la construcción de acuerdos; el reconocimiento de las transformaciones materiales e inmateriales del barrio; y un enfoque normativo orientado a regular el cambio en un entorno residencial habitado.

Proceso participativo en la elaboración de las normas

El documento borrador de normas de intervención se presenta como el resultado de un proceso participativo desarrollado en distintas etapas. La primera consistió en un trabajo de contacto territorial puerta a puerta realizado entre el 15 y el 30 de enero de 2022, mediante el cual se visitaron las diez manzanas que componen el polígono del conjunto, registrándose la participación de aproximadamente 260 habitantes. Esta etapa tuvo como objetivo informar a los residentes sobre el proceso de declaratoria como ZT y generar una base de contacto con vecinos, arrendatarios, establecimientos educacionales, comercio barrial y organizaciones locales.

En esta etapa, una de las dificultades a enfrentar fue la presencia de arrendatarios, entre ellos inmigrantes de habla criolla haitiana, a quienes se les solicitó traspasar la información a los propietarios o facilitar el contacto de estos para la entrega directa de información. Gracias a esto fue posible constatar la heterogeneidad actual de los habitantes del barrio, que solo se reconocía como heredera de la historia 'maestrancina', soslayando las diferencias etarias, de género y, aunque en una proporción menor, incluso idiomáticas presentes en el conjunto.

Posteriormente se desarrolló una fase de diagnóstico participativo en la que se identificaron los principales temas de interés para la comunidad, tales como la definición de patrimonio cultural y ZT, el marco legal de la protección patrimonial, las implicancias de la declaratoria y la relación entre las normas de intervención y otros instrumentos de planificación urbana.

Finalmente, se realizaron talleres participativos y encuentros vecinales donde se discutieron aspectos concretos de la regulación patrimonial, entre ellos ampliaciones de vivienda, tipos de techumbre, paletas cromáticas, elementos ornamentales, tratamiento del espacio público, seguridad barrial y la configuración de una imagen identitaria del barrio. Estos espacios permitieron construir consensos entre el equipo técnico y la comunidad respecto de diversos criterios que posteriormente fueron incorporados en los lineamientos normativos.

Al respecto, cabe señalar que durante el proceso de elaboración del expediente y de las normas se detectó la presencia de vecinos opositores a la declaratoria patrimonial del barrio en un número no significativo, pero con recursos suficientes como para llevar a cabo una campaña que consistió en la entrega de volantes con información contraria al proceso e incluso la judicialización del caso, situación que a la fecha no había obtenido los resultados esperados por este grupo de cara a la aprobación de un proyecto de edificio al interior del barrio, que implicaba la demolición de tres inmuebles catalogados como de alto valor patrimonial.

Otro elemento crítico, que redundaba en el potencial surgimiento de conflictos en la gestión futura del barrio, fue la baja participación en general de los propietarios, tanto en la elaboración del borrador como del documento final evacuado por el CMN. Si bien el CMN considera informados a los vecinos del proceso y sus resultados a través de la publicación en el Diario Oficial de los distintos decretos y llamados a consulta, y del mismo modo se consideró informado el barrio tras los llamados puerta a puerta y la publicación de actividades en redes sociales del municipio para la elaboración del borrador, en la práctica la participación en las diversas actividades y talleres no sobrepasó las 50 personas, frente a los más de 200 inmuebles existentes. Es así como puede caracterizarse al vecino que asistió como aquel que manifiesta interés en el cuidado del patrimonio del barrio, o bien como aquel con algún interés comercial, ya sea en provecho de las oportunidades turísticas que presenta la ZT o por la regulación de las fachadas de sus establecimientos. No obstante, prácticamente la totalidad de los vecinos fue informada de ambos procesos, lo que no se tradujo en una asistencia masiva a estas actividades a pesar de su relevancia.

Normas y reconocimiento de transformaciones materiales e inmateriales

Un segundo aspecto relevante del proceso de elaboración del expediente y del documento borrador de normas es que la valoración patrimonial del conjunto no se limita exclusivamente a sus edificaciones, sino que incorpora una lectura más amplia de sus atributos históricos, urbanos, arquitectónicos y sociales.

En términos urbanos y arquitectónicos, la Población Obrero Ferroviaria es caracterizada como un conjunto representativo del desarrollo de la vivienda obrera de comienzos del siglo XX asociado a la Maestranza Central de San Bernardo. Entre sus atributos materiales destaca la diversidad tipológica de viviendas de un piso, en muchos casos de fachada continua, la presencia de antejardines en ciertos sectores, patios interiores amplios, elementos ornamentales en fachada y tipologías constructivas asociadas a influencias art déco y a tradiciones constructivas locales (figura 7). Asimismo, el espacio

público del barrio —compuesto por veredas amplias, arboledas, acequias y la Plaza Guarello como hito central— forma parte de los atributos que configuran su identidad urbana⁶⁷.



FIGURA 7. Diversidad de fachadas ZT. Fuente: Andrea Ortega-Esquivel, 2022.

Junto con los atributos tangibles, el proceso participativo permitió relevar dimensiones intangibles del patrimonio barrial. Los residentes identificaron valores asociados a la tranquilidad del barrio, las relaciones de vecindad, la memoria ferroviaria, la vida comunitaria y el sentido de pertenencia al lugar. Estos atributos evidencian que la patrimonialización del barrio se sustenta tanto en sus formas construidas como en las prácticas sociales y percepciones que configuran la experiencia cotidiana de habitar el lugar.

Al mismo tiempo, el proceso registra las tensiones propias de un barrio en transformación. Entre las preocupaciones manifestadas por los vecinos se encuentran las posibles restricciones para modificar las viviendas, el aumento del valor del suelo, las limitaciones para la venta de propiedades, el eventual aumento de contribuciones, así como los riesgos asociados a procesos de densificación o gentrificación en el entorno. Estas inquietudes evidencian que la elaboración de las normas se desarrolla en un contexto urbano y social dinámico, donde la conservación patrimonial debe dialogar con las condiciones contemporáneas de residencia y uso del barrio.

El análisis del estado de conservación muestra que el conjunto mantiene en general una condición material favorable, aunque con transformaciones acumuladas. De los 254 inmuebles registrados, 154 (60,6%) se encuentran en buen estado de conservación, aunque no todos corresponden a edificaciones originales. En tanto, 74 inmuebles (29,1%) presentan un estado regular, con deterioros en

67 Andrea Ortega-Esquivel, "Gestión del patrimonio urbano desde el enfoque de paisaje urbano histórico en Latinoamérica," *URBE. Arquitectura, ciudad y territorio*, n.º 12 (2021): 5-19.

fachadas o cubiertas, y 21 (8,2%) se encuentran en mal estado, con daños estructurales más severos (figura 8). Estos datos sugieren que las transformaciones del barrio se manifiestan principalmente a través de modificaciones y deterioros parciales del tejido construido, más que mediante procesos generalizados de ruina.

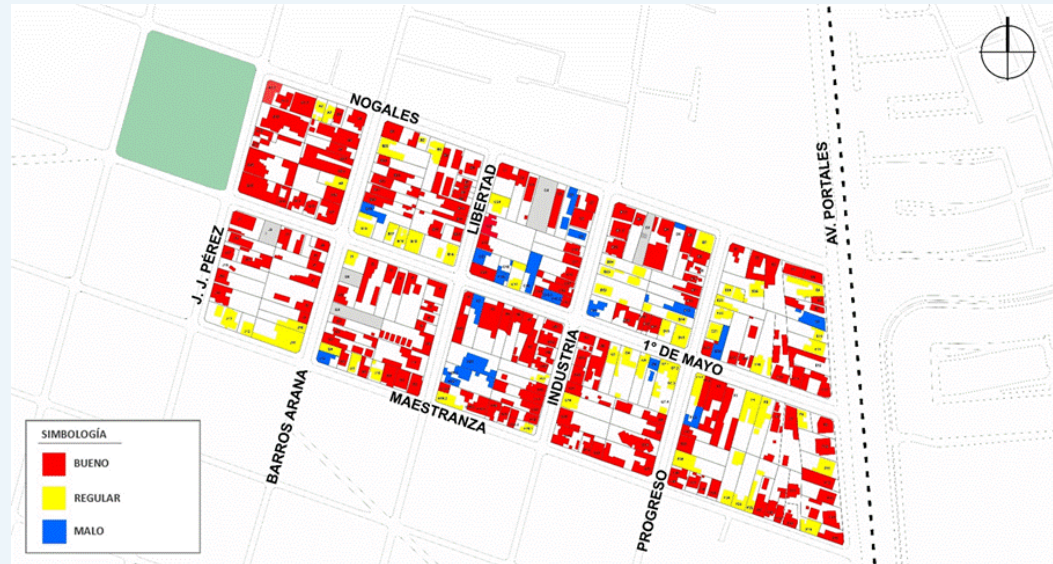


FIGURA 8. Plano estado de conservación ZT. Fuente: Borrador Normas de Intervención, 2022.

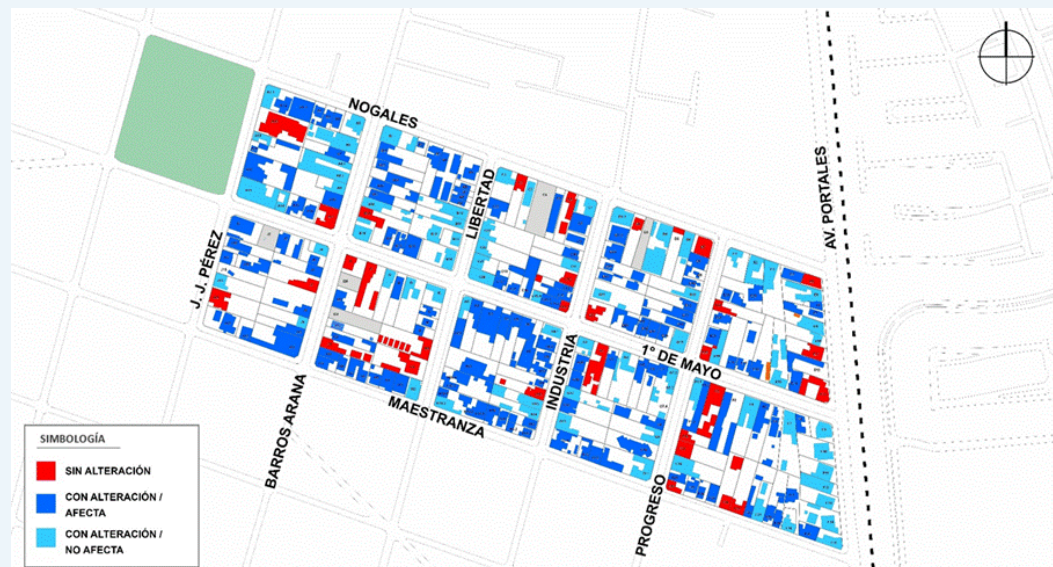


FIGURA 9. Plano de alteraciones en inmuebles de la ZT. Fuente: Borrador Normas de Intervención, 2022.

A su vez, el análisis de la calificación de inmuebles muestra una composición heterogénea del conjunto. Del total de 254 inmuebles, 66 corresponden a alto valor (25,9%) y 53 a valor intermedio (20,8%), lo que significa que el 46,9% de las edificaciones conserva atributos patrimoniales relevantes. Sin embargo, la presencia de 98 inmuebles sin valor (38,5%) y 32 discordantes (12,5%) evidencia procesos significativos de transformación material del tejido original (figura 9). El hecho de que casi la mitad de los inmuebles conserve alto o intermedio valor patrimonial, pese a décadas de transformaciones residenciales, sugiere que la continuidad de la ocupación no ha implicado necesariamente la pérdida

de los atributos que estructuran la identidad del conjunto. Por el contrario, los resultados muestran que parte importante de los valores patrimoniales del barrio ha persistido en un contexto de adaptación progresiva de las viviendas a nuevas necesidades familiares y habitacionales.

Más que evidenciar un proceso de abandono generalizado, estos resultados muestran que el principal desafío patrimonial del conjunto radica en la acumulación de transformaciones graduales asociadas al uso residencial continuo. La permanencia de un alto porcentaje de inmuebles en buen estado sugiere una continuidad del habitar, mientras que las alteraciones observadas reflejan procesos de adaptación funcional desarrollados por distintas generaciones de residentes.

La coexistencia de inmuebles de alto valor, valor intermedio y edificaciones transformadas evidencia que el barrio no constituye un conjunto homogéneo ni congelado en el tiempo. Por el contrario, el tejido urbano expresa distintas capas temporales asociadas a procesos de ampliación, reemplazo y adaptación residencial, confirmando el carácter dinámico del patrimonio habitado.

Enfoque normativo orientado a regular el cambio

Un tercer aspecto destacado del documento es el enfoque adoptado para formular las normas de intervención. La estructura del documento distingue entre antecedentes históricos, estudios preliminares y lineamientos de intervención, lo que revela una lógica en la cual la regulación normativa se apoya en el conocimiento previo del contexto urbano, arquitectónico y social del conjunto. En este marco, las normas buscan conservar los valores patrimoniales identificados sin desconocer que se trata de un barrio habitado y sujeto a transformaciones. Los lineamientos regulan intervenciones en edificaciones existentes, obras nuevas, materialidades, elementos ornamentales, fachadas, antejardines, cierres, pintura, espacio público y elementos de publicidad, entre otros aspectos.

Particularmente relevante es que el documento reconoce explícitamente que muchas viviendas han experimentado transformaciones a lo largo del tiempo. Por ello establece criterios que distinguen entre alteraciones que no afectan los valores patrimoniales del conjunto y alteraciones que sí generan impactos negativos en su integridad urbana y arquitectónica. Esta distinción introduce una aproximación graduada a la gestión del cambio, permitiendo orientar intervenciones compatibles con la conservación del conjunto sin imponer una lógica de congelamiento del barrio.



FIGURA 10. Alternativa propuesta de apertura de vano en forma de arco para estacionamiento en inmuebles de uso residencial en casos excepcionales. Fuente: Borrador Normas de Intervención, 2022.

Asimismo, varias de las propuestas normativas surgen directamente de los temas planteados por la comunidad durante el proceso participativo, como la posibilidad de generar aperturas en las fachadas para estacionamientos, ampliaciones retranqueadas hacia el interior de los predios, la definición de una paleta cromática consensuada a partir de un análisis de la diversidad de colores

preexistentes, o la regulación de elementos como publicidad y cierres de fachada (figuras 10 y 11). Desde esta perspectiva, el documento propone una regulación del cambio basada en la identificación de atributos significativos del conjunto y en la incorporación de la experiencia vecinal en la formulación de criterios de intervención.



FIGURA 11. Propuesta cromática de la Población Obrero Ferroviaria. Fuente: Borrador Normas de Intervención, 2022.

En conjunto, estos resultados muestran que la elaboración de las normas de intervención se fundamenta en una comprensión compleja del patrimonio barrial, entendido simultáneamente como forma urbana, memoria social y espacio residencial vivo. Más que imponer una lógica restrictiva de conservación, se busca orientar las transformaciones futuras del barrio de manera compatible con sus valores patrimoniales y con las prácticas cotidianas de quienes lo habitan.

Discusión: del borrador participativo a la norma institucionalizada

El caso de la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo permite situar el debate sobre la regulación patrimonial en barrios obreros dentro de un contexto historiográfico más amplio vinculado a la conservación de paisajes industriales habitados. En las últimas décadas, numerosos estudios han documentado procesos de patrimonialización de asentamientos obreros asociados a actividades industriales, donde las políticas de conservación deben enfrentar el desafío de equilibrar la preservación del tejido urbano con las dinámicas sociales y habitacionales contemporáneas.

Experiencias similares han sido analizadas en diversos países donde barrios industriales han sido reconocidos como patrimonio cultural. En el Reino Unido, por ejemplo, antiguos asentamientos mineros y ferroviarios han sido objeto de políticas de conservación orientadas a compatibilizar la preservación de la estructura urbana histórica con las transformaciones derivadas de nuevas necesidades residenciales⁶⁸. De manera similar, estudios desarrollados en Estados Unidos y Europa continental han destacado la importancia de incorporar a las comunidades locales en la gestión del

68 Edwards y Llurdés, "Industrial Heritage Tourism."

patrimonio industrial, reconociendo que la continuidad del habitar y las transformaciones cotidianas forman parte de los procesos de conservación de estos paisajes urbanos⁶⁹. En este contexto, la experiencia de San Bernardo se inscribe en esta discusión internacional al documentar un proceso de elaboración de normas de intervención que integra la participación comunitaria y el reconocimiento de las transformaciones del barrio como parte de su condición de patrimonio habitado.

En América Latina, la patrimonialización de barrios populares presenta desafíos adicionales asociados a contextos de desigualdad urbana, precariedad habitacional y procesos de transformación social acelerados. En este sentido, Rojas ha señalado que la conservación del patrimonio urbano en la región requiere enfoques que articulen la protección patrimonial con estrategias de desarrollo social y mejoramiento urbano, evitando que las políticas de conservación se conviertan en factores de exclusión o desplazamiento de las comunidades residentes⁷⁰. Estas preocupaciones también estuvieron presentes en los talleres participativos de la Población Obrero Ferroviaria, donde los habitantes manifestaron inquietud por un eventual aumento de las contribuciones, procesos de gentrificación y restricciones para intervenir sus viviendas. En respuesta a estas preocupaciones, el borrador de normas de intervención incorporó criterios orientados a favorecer la sostenibilidad del uso residencial del barrio, procurando compatibilizar la protección patrimonial con la permanencia de la comunidad residente.

La principal contribución de este estudio consiste en documentar el proceso de elaboración participativa de normas de intervención para un barrio obrero patrimonial, mostrando cómo la identificación de atributos patrimoniales que trascienden la dimensión arquitectónica, la distinción entre alteraciones compatibles e incompatibles y la incorporación de las preocupaciones de la comunidad permitieron construir criterios normativos orientados a gestionar el cambio, más que a impedirlo. Estos resultados refuerzan la pertinencia del enfoque de Paisaje Urbano Histórico,⁷¹ al evidenciar que la conservación de estos barrios depende tanto de la protección de sus atributos materiales como de la continuidad de las prácticas sociales que les otorgan significado. En este marco, la normativa patrimonial deja de entenderse únicamente como un instrumento de control sobre las transformaciones del tejido construido para convertirse en una herramienta de mediación entre la conservación del patrimonio y la continuidad del uso residencial del barrio. En consecuencia, el caso analizado sugiere que la formulación de normas de intervención para barrios obreros históricos requiere criterios flexibles y contextualizados, capaces de gestionar las transformaciones propias de un patrimonio habitado sin comprometer los atributos que sustentan su valor patrimonial.

Otro hallazgo relevante corresponde a la diferencia entre el borrador elaborado entre 2020 y 2022 y el documento final publicado por el Consejo de Monumentos Nacionales en 2025. Mientras el borrador incorpora diagnósticos territoriales, talleres comunitarios, preocupaciones vecinales y la justificación de los criterios normativos adoptados, la versión final se concentra principalmente en las disposiciones regulatorias resultantes. Esta diferencia no implica una pérdida del contenido normativo, sino una menor visibilidad del proceso de deliberación y construcción colectiva que dio origen a las normas. En este sentido, la institucionalización de la normativa patrimonial tiende a simplificar procesos complejos de negociación entre conocimiento técnico, experiencia cotidiana y

69 Storm, *Post-Industrial Landscape Scars*.

70 Rojas, *Construir ciudades*.

71 UNESCO, *Recommendation on the Historic Urban Landscape*; Bandarin y van Oers, *The Historic Urban Landscape*.



expectativas de la comunidad, pese a que estos constituyen un componente fundamental para la legitimidad social de los instrumentos de protección patrimonial.

Conclusiones

El análisis del proceso de elaboración del expediente y del borrador de normas de intervención para la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo permite reflexionar sobre los desafíos que enfrenta la regulación patrimonial en barrios históricos habitados vinculados al patrimonio industrial. En este caso, el conjunto no solo constituye un testimonio del desarrollo ferroviario en Chile, sino también un ejemplo significativo de patrimonio urbano e industrial, donde la arquitectura residencial, la infraestructura ferroviaria y las formas de vida asociadas al trabajo configuran un paisaje cultural de larga duración. Las transformaciones materiales e inmateriales identificadas en el barrio permiten comprender este paisaje como una expresión de lo que De Terán denomina «tiempo espacializado», en la medida en que las sucesivas adaptaciones, ampliaciones y cambios sociales han quedado inscritos en la configuración física y en la memoria colectiva del conjunto⁷².

Los resultados muestran que la formulación de las normas de intervención se sustentó en un proceso técnico y participativo que permitió identificar atributos patrimoniales más allá de la dimensión arquitectónica del conjunto. A través de instancias de diálogo con los habitantes, se relevaron valores asociados a la memoria ferroviaria, las relaciones de vecindad y las formas de vida barrial, elementos que constituyen componentes fundamentales del PUH del entorno barrial. Asimismo, el levantamiento realizado evidenció que el barrio mantiene una base patrimonial significativa, con un 46,9% de los inmuebles clasificados como de alto valor o valor intermedio, pese a las transformaciones acumuladas durante casi un siglo de ocupación. La distinción entre alteraciones compatibles e incompatibles permitió reconocer que los procesos de ampliación y adaptación residencial no necesariamente implican una pérdida de valor patrimonial, sino que pueden formar parte de la evolución histórica del conjunto cuando mantienen atributos fundamentales de su configuración urbana y arquitectónica.

Uno de los hallazgos más relevantes del estudio corresponde a la diferencia observada entre el borrador de normas elaborado durante el proceso participativo y el documento final publicado por el CMN. Mientras el primero incorpora explícitamente diagnósticos territoriales, talleres comunitarios, preocupaciones vecinales y la justificación de diversos criterios normativos, la versión final se concentra principalmente en las disposiciones regulatorias resultantes. Esta diferencia evidencia cómo los procesos de institucionalización de la normativa patrimonial pueden reducir la visibilidad de las instancias de deliberación y construcción colectiva que sustentan los criterios de intervención. En este sentido, el análisis del borrador permite comprender dimensiones fundamentales de la construcción normativa que permanecen escasamente documentadas en los instrumentos finales de protección patrimonial.

La experiencia analizada permite extraer algunas lecciones para futuros procesos de declaratoria y elaboración de normas de intervención en barrios históricos habitados. En primer lugar, resulta fundamental documentar y transparentar los procesos participativos que sustentan los criterios normativos adoptados. En segundo lugar, la evaluación de las transformaciones residenciales debería considerar no solo la conservación material de las edificaciones, sino también su contribución a la

72 De Terán, *El pasado activo*.

continuidad de las formas de habitar y de la vida comunitaria. Finalmente, la articulación entre instrumentos de planificación urbana y protección patrimonial requiere mecanismos de coordinación que permitan abordar de manera integrada la gestión del cambio en contextos urbanos complejos.

Entre las limitaciones del estudio se encuentra el hecho de que el análisis se centra en el proceso de elaboración del borrador de normas y no en la implementación posterior de las normas aprobadas. Asimismo, se trata de un estudio de caso específico, por lo que sus resultados no son directamente generalizables a otros contextos patrimoniales. Sin embargo, los hallazgos aportan elementos útiles para comprender procesos similares de patrimonialización de barrios obreros y áreas urbanas vinculadas al patrimonio industrial.

Desde una perspectiva más amplia, el caso de la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo sugiere que la formulación de normativas patrimoniales para barrios históricos asociados a paisajes industriales requiere enfoques capaces de reconocer la complejidad social y territorial del patrimonio urbano. La regulación del cambio en estos contextos no puede limitarse a la protección de atributos materiales, sino que debe considerar también las memorias del trabajo, las prácticas sociales y las formas de habitar que sostienen la continuidad de estos paisajes urbanos. En este sentido, el enfoque de PUH ofrece un marco conceptual pertinente para avanzar hacia políticas patrimoniales más integradas, capaces de mediar entre conservación, transformación urbana y vida cotidiana.

Finalmente, futuras investigaciones podrían analizar la implementación efectiva de las normas aprobadas y evaluar en qué medida el documento final recoge las preocupaciones y criterios surgidos durante el proceso participativo. Asimismo, sería pertinente comparar este caso con otras ZT asociadas a barrios obreros e industriales en Chile, con el fin de identificar similitudes y diferencias en los mecanismos de participación, formulación normativa y gestión patrimonial. 

Sobre los autores

Andrea Ortega Esquivel es arquitecta, magíster y doctora Ph.D. en Patrimonio y Conservación, académica e investigadora en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Diego Portales (Chile). Su trabajo se centra en el estudio y gestión del patrimonio urbano, industrial y ferroviario, con especial énfasis en la relación entre paisaje, memoria y transformación urbana. Ha investigado procesos de patrimonialización de barrios obreros y paisajes industriales en Chile, articulando enfoques históricos, urbanos y socioambientales. Es autora del libro *Rieles que unen: patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo* (2022) y de diversos artículos sobre patrimonio urbano y paisaje. Su investigación busca contribuir a enfoques integrados de conservación que vinculen patrimonio, territorio y comunidades en contextos urbanos históricos contemporáneos.

Marcelino Romero Cárdenas es historiador, licenciado en Historia y Ciencias Sociales y magíster en Gestión del Patrimonio y Turismo Sostenible. Su trabajo se ha centrado en la investigación histórica local y en la puesta en valor del patrimonio cultural de San Bernardo, con especial interés en la memoria urbana y procesos de gestión de barrios patrimoniales. Ha participado en iniciativas de investigación, difusión patrimonial y educación vinculadas a la historia social y urbana. Sus estudios abordan la relación entre memoria comunitaria, patrimonio cultural y desarrollo local, contribuyendo a fortalecer el conocimiento histórico de la comuna y la valoración social de su patrimonio material e inmaterial.

Declaración de contribución autoría Credit

Andrea Ortega-Esquivel: Conceptualización, Curación de datos, Análisis formal, Adquisición de fondos, Investigación, Metodología, Administración del proyecto, Supervisión, Validación, Visualización, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición.

Marcelino Romero-Cárdenas: Conceptualización, Investigación, Validación, Redacción – revisión y edición.

Conflicto de interés

Los autores no tienen conflictos de interés que declarar.

Declaración sobre el uso de Inteligencia Artificial

Los autores utilizaron la herramienta de inteligencia artificial ChatGPT (OpenAI) como apoyo en la revisión de redacción y claridad del texto. El contenido, análisis e interpretación de los resultados son responsabilidad exclusiva de los autores.

Referencias

- Araneda, Yerko, et al. *Los rieles del tiempo: patrimonio ferroviario de la Provincia de Quillota*. Gobierno de Chile, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, FONDART, 2010.
- Arriagada, Rodolfo. *Los atributos patrimoniales del barrio obrero Santiago surponiente como catalizadores en sus procesos de reconversión postindustrial*. Tesis de arquitectura y magíster en desarrollo urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2011.
- Bandarin, Francesco, y Ron van Oers. *The Historic Urban Landscape*. Wiley, 2012.
- Beltrán-Beltrán, A. "Las antiguas redes ferroviarias y su recuperación para impulsar el desarrollo regional." *Apuntes* 24, n.º 1 (2011): 6-7.
- Besoain, Raúl. *Historia de la Ciudad de San Bernardo*. Material didáctico para la educación chilena. Imprenta Carán, 1995.
- Carrión, Fernando. "El centro histórico como proyecto y objeto de deseo." *Revista EURE* 31, n.º 93 (2005): 89-100.
- Castillo Fernández, Simón, y Waldo Vila-Muga. *Periferia. Poblaciones y desarrollo urbano en Santiago de Chile, 1920-1940*. Universidad Alberto Hurtado Ediciones, 2022.
- Cerda-Brintrup, Gonzalo. "Población obrera Isla Teja de Valdivia, 1939. La acción modernizadora de la Caja del Seguro Obrero Obligatorio." *Revista AUS* 20 (2016): 42-47.
- Chastain, A. B. "Reseña. Simón Castillo Fernández y Waldo Vila Muga. *Periferia. Poblaciones y desarrollo urbano en Santiago de Chile, 1920-1940*." *Revista Historia y Patrimonio* 3, n.º 4 (2024): 1-6. <https://doi.org/10.5354/2810-6245.2024.74326>.
- Choay, Françoise. *The Invention of the Historic Monument*. Cambridge University Press, 2001.
- CMN. *Declara Monumento Nacional en la categoría de Zona Típica o Pintoresca la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo, comuna de San Bernardo, Región Metropolitana*. Decreto n.º 13, publicado en el *Diario Oficial* el 9 de julio de 2024. <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/zonas-tipicas/poblacion-obrero-ferroviaria-de-san-bernardo>.
- CMN. *Normas de Intervención Zona Típica o Pintoresca Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo*. 2025. <https://www.monumentos.gob.cl/documentos/normas/normas-de-intervencion-zt-poblacion-obrero-ferroviario-de-san-bernardo>.
- Crawford, Margaret. *Building the Workingman's Paradise*. Verso, 1995.
- Dauntton, Martin. *House and Home in the Victorian City*. Edward Arnold, 1983.
- De Ramón, Armando. *Santiago de Chile (1541-1991): historia de una sociedad urbana*. Editorial Sudamericana Chilena, 2000.
- De Terán, Fernando. *El pasado activo: del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad*. Akal, 2009.
- Delgado, Felipe. "La Ciudad de San Bernardo y los inicios de la Maestranza Central de Ferrocarriles ¿un caso de crecimiento y desarrollo local? Chile, 1920-1930." *XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Universidad Nacional de Cuyo, 2013.
- Delgado, Felipe. "Opciones y tensiones en el desarrollo urbano industrial de Chile. La instalación de la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo, 1913-1940." En *Conflictos y tensiones en el Chile republicano*, 53-70. RIL Editores, 2014.
- Dormael, Mathieu. "Patrimonio, patrimonialización e identidad. Hacia una hermenéutica del patrimonio." *Revista Herencia* 24, n.º 1-2 (2012).
- Douet, James. *Industrial Heritage Re-tooled*. Routledge, 2012.
- Edwards, J., y J. Llurdés. "Industrial Heritage Tourism." *Annals of Tourism Research* (1996).
- Eklund, Erik. "Negotiating Industrial Heritage and Regional Identity in Three Australian Regions." *The Public Historian* 39, n.º 4 (2017): 44-64.

- Fishman, Robert. *Bourgeois Utopias*. Basic Books, 1987.
- Ffrench-Davis, Ricardo. *Entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad: tres décadas de política económica en Chile*. J. C. Sáez Editor, 2003.
- Flores, Alexis. "Historias de vida para una historia local. Una aproximación al estudio de la historia de la Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo." Tesina de diplomado, Facultad de Humanidades, Universidad de Santiago de Chile, 2011.
- García Canclini, Néstor. "Los usos sociales del patrimonio cultural." En *Patrimonio etnológico. Nuevas perspectivas de estudio*, editado por Encarnación Aguilar Criado, 16-33. Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, 1999.
- Garner, John. *The Company Town*. Oxford University Press, 1992.
- Ginzarly, Manal, Claudine Houbart, y Jacques Teller. "The Historic Urban Landscape Approach to Urban Management: A Systematic Review." *International Journal of Heritage Studies* 25 (2018): 1-21. <https://doi.org/10.1080/13527258.2018.1552615>.
- Gondeck, Katherine, y Fernanda Martínez. "Particularidades físico-espaciales del modo de habitar de residentes de viviendas económicas asociadas al desarrollo industrial ferroviario entre 1920 a 1953 en la comuna de San Bernardo." Seminario de investigación, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2019.
- Guajardo, Guillermo. *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.
- Hardoy, Jorge, y David Satterthwaite. *Squatter Citizen*. Earthscan, 1989.
- Hidalgo, Rodrigo. "Vivienda social y espacio urbano en Santiago de Chile. Una mirada retrospectiva a la acción del Estado en las primeras décadas del siglo XX." *Revista EURE* 28, n.º 83 (2002): 83-106.
- Hidalgo, Rodrigo. *Vivienda social en Chile: construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2005.
- Hidalgo Dattwyler, Rodrigo. "El papel de las leyes de fomento de la edificación obrera y la Caja de la Habitación en la política de vivienda social en Chile, 1931-1952." *Revista INVI* 15, n.º 39 (2000).
- Ibarra, Macarena, y Umberto Bonomo. "De la fábrica a la vivienda: la protección de la memoria obrera en torno a la Fábrica Central de Leche, Santiago de Chile." *Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural* 25, n.º 1 (2012): 40-61.
- ICOMOS. *The Norms of Quito*. 1967. <https://www.icomos.org/en/charters-and-texts>.
- Kogan, Jorge. *Rieles con futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*. Corporación Andina de Fomento, 2004.
- Loures, Luís. "Industrial Heritage: The Past in the Future of the City." *WSEAS Transactions on Environment and Development* 4, n.º 8 (2008): 687-696.
- Municipalidad de San Bernardo. *Expediente técnico de solicitud de declaratoria de Zona Típica Población Obrero Ferroviaria de San Bernardo*. San Bernardo: Unidad de Patrimonio, SECPLA, 2021.
- Munjeri, Dawson. "Tangible and Intangible Heritage: From Difference to Convergence." *Museum International* 56 (2004): 12-20.
- Ortega-Esquivel, Andrea. "Gestión del patrimonio urbano desde el enfoque de paisaje urbano histórico en Latinoamérica." *URBE. Arquitectura, ciudad y territorio*, n.º 12 (2021): 5-19.
- Ortega-Esquivel, Andrea. *Rieles que unen: patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo*. Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, 2022.
- Ortega-Esquivel, Andrea, María de los Ángeles Carvajal, y Luis Rojas Morales. "Barrio obrero y ferroviario: iniciativa de gestión del patrimonio industrial en la ciudad de Santiago de Chile (2007-2013)." *Llámpara: Patrimonio Industrial* 6 (2014): 36-47.

- Palma, José Gabriel. "Desindustrialización, desindustrialización 'prematura' y 'síndrome holandés.'" *El Trimestre Económico* 86, n.º 344 (2019): 901-966.
- Pérez-Villalón, Blanca-Elvira, Andrea Ortega-Esquível, Christian Saavedra, y Paulina Lobos-Peña. "Renovación urbana en el centro histórico de Santiago, Chile: el caso de la manzana de la Casa Colorada." *EURE – Revista de Estudios Urbano Regionales* 49, n.º 147 (2023). <https://doi.org/10.7764/EURE.49.147.11>.
- Pizzi, Marcela, y María Paz Valenzuela. "La vivienda obrera asociada al patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex FF.CC. de Circunvalación de Santiago." Ponencia presentada en la V Jornada Internacional de Vivienda Social, Valparaíso, 2007.
- Pizzi, Marcela, María Paz Valenzuela, y Juan Benavides. *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de Circunvalación de Santiago*. Editorial Universitaria, 2010.
- Portus, Leonardo. "Cuestión de terreno." En *Engranajes de la memoria. Puesta en valor del patrimonio de la Maestranza Central de San Bernardo*, editado por Luis Rolando Rojas Morales y Marcelino Romero Cárdenas, 35. Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, 2016.
- Revista de la Habitación: órgano del Consejo Superior y de los Consejos Departamentales de Habitaciones Obreras* 1, n.º 1-12 (octubre 1920-octubre 1921). Los Consejos.
- Revista Sucesos*, n.º 1307 (1927).
- Rojas, Dino. "Transformaciones del emplazamiento de la Maestranza Central de San Bernardo y de las poblaciones Obrera y Balmaceda (1891-1930)." En *Engranajes de la memoria. Puesta en valor del patrimonio de la Maestranza Central de San Bernardo*, editado por Luis Rolando Rojas Morales y Marcelino Romero Cárdenas, 17-20. Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, 2016.
- Rojas, Eduardo. *Construir ciudades. Mejoramiento de barrios y calidad de vida urbana*. Banco Interamericano de Desarrollo, 2009.
- Ropert, Rodrigo. "La conservación del patrimonio cultural urbano en el ordenamiento jurídico chileno." *Revista de Derecho Ambiental* 1 (2002).
- Salazar, Gabriel. *Historia de la acumulación capitalista en Chile*. Ediciones LOM, 2003.
- Smith, Laurajane. *Uses of Heritage*. Routledge, 2006.
- Storm, Anna. *Post-Industrial Landscape Scars*. Palgrave Macmillan, 2014.
- Stern, Steve. "De la memoria suelta a la memoria emblemática: hacia el recordar y el olvidar como proceso histórico. Chile, 1973-1998." En *Memoria para un nuevo siglo. Chile, miradas a la segunda mitad del siglo XX*, compilado por Mario Garcés y Pedro Milos. Ediciones LOM, 2000.
- Storey, David. "Land, Territory and Identity." En *Making Sense of Place: Multidisciplinary Perspectives*, editado por Ian Convery, Gerard Corsane y Peter Davis, 12-22. Boydell & Brewer, 2012.
- Thomson, Ian, y Dietrich Angerstein. *Historia del ferrocarril en Chile*. DIBAM, 1997.
- UNESCO. *Recommendation on the Historic Urban Landscape*. 2011.
- Valenzuela, Catherine. "Las viviendas de la línea del tren y suburbanización. Una aproximación histórica a las poblaciones obreras en San Bernardo, 1900-1940." En *Circuito Santiago Industrial y Obrero*, editado por Luis Rolando Rojas Morales y Catherine Valenzuela Marchant, 47-56. FONDART Regional, 2020.
- Veldpaus, Loes, Ana Pereira, y Bernard Colenbrander. "Urban Heritage: Putting the Past into the Future." *The Historic Environment* 4, n.º 1 (2013): 3-18.
- Vila-Muga, Waldo. *La urbanización obrera en Santiago sur, 1905-1925: de arrabal decimonónico a periferia proletaria*. Tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014.
- Whitehand, J. W. R., y K. Gu. "Conserving Urban Landscape Heritage: A Geographic Perspective." *Proceedings of the ICE – Municipal Engineer* 163 (2010).