

PAISAJES DE LA PRODUCCIÓN EN CHILE. UN TRÁNSITO DESDE LA ARQUEOLOGÍA AL PATRIMONIO INDUSTRIAL

*Carlos Rojas Sancristoful**
*Pía Acevedo Méndez***

Recibido el 5 de agosto de 2019; aceptado el 20 de agosto de 2019

Resumen

Aborda el tránsito en que se encuentra el legado industrial de Chile desde una concepción monumental/arqueológica y singular a una perspectiva patrimonial y de conjunto. Este tránsito posibilita introducir la categoría de los Paisajes de la Producción como una forma de comprender los vestigios de la industria en el territorio a la vez que desarrollar futuros instrumentos para su gestión.

Para ello se han considerado un total de seis casos: Campamento minero cuprífero El Salvador, Campamentos petroleros enapinos de Tierra del Fuego, Ramal Ferroviario Talca-Constitución, Construcciones de la Sociedad Industrial de Aysén, Barrio San Eugenio y, finalmente, Barrio Maestranza.

Palabras clave: *Patrimonio Industrial en Chile, paisajes de la producción, patrimonialización.*

* Investigador del Instituto de Estudios Patrimoniales. Miembro de TICCIH, Chile, correo electrónico: carlosrojassancristoful@gmail.com

** Doctora. Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. Becaria Conicyt, investigadora Instituto de Estudios Patrimoniales y miembro de TICCIH, Chile, correo electrónico: pia.acevedo@gmail.com

Abstract

Landscapes of Production in Chile. A transit from Archeology to Industrial Heritage

It addresses the transit in which Chile's industrial legacy is found from a monumental / archaeological and singular conception to a heritage and joint perspective. This transit makes it possible to introduce the category of Production Landscapes as a way of understanding the vestiges of the industry in the territory while developing future instruments for its management.

To this end, a total of six cases have been considered: El Salvador copper mining camp, Tierra del Fuego oil fields in Enapinos, Talca - Constitution Railway Branch, Constructions of the Aysén Industrial Society, San Eugenio District and, finally, Maestranza District.

Key words: *Industrial Heritage in Chile, Production Landscapes, patrimonialization.*

Resumo

Paisagens de Produção no Chile. Um trânsito da arqueologia para o patrimônio industrial

Aborda o trânsito no qual o legado industrial do Chile é encontrado, desde uma concepção monumental / arqueológica e singular até uma herança e perspectiva conjunta. Este trânsito possibilita introduzir a categoria de Paisagens Produtivas como forma de compreender os vestígios da indústria no território, desenvolvendo ao mesmo tempo instrumentos futuros para sua gestão.

Para tanto, foram considerados seis casos: o campo de mineração de cobre em El Salvador, os campos de Tierra del Fuego em Enapinos, Talca-Constituição da Ferrovia, Construções da Sociedade Industrial de Aysén, Distrito de San Eugenio e, finalmente, o Distrito de Maestranza.

Palavras chave: *Patrimônio Industrial no Chile, Paisagens Produtivas, Patrimonialização.*

Résumé

Paysages de production au Chili. Un passage de l'archéologie au patrimoine industriel

Concerne le transit dans lequel l'héritage industriel du Chili se situe d'une conception monumentale/archéologique et singulière à une perspective patrimoniale et commune. Ce transit permet d'introduire la catégorie Paysages de production comme moyen de comprendre les vestiges de l'industrie sur le territoire tout en développant de futurs instruments pour sa gestion.

À cette fin, six cas au total ont été examinés: camp minier de cuivre d'El Salvador, gisements de pétrole Tierra del Fuego à Enapinos, Talca-succursale du chemin de fer de la Constitution, constructions de la société industrielle Aysén, district de San Eugenio et, enfin, district de Maestranza.

Mots-clés: *Patrimoine industriel au Chili, Paysages de production, patrimonialisation.*

Presentación

En el contexto de la última dictadura militar (1973-1990) Chile sufrió múltiples transformaciones, siendo la del modelo económico una de las más significativas y estructurales al abandonar el paradigma desarrollista que consideraba al Estado como un actor preponderante en la economía a través de organismos como la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), para adoptar reformas de carácter neoliberal en que el Estado tenía un rol exclusivamente subsidiario al considerar que las fuerzas del mercado debían desarrollarse lo más libremente posible (Gárate, 2012).

En efecto, en gran parte de los países latinoamericanos, y Chile no fue la excepción, el Estado jugó un rol preponderante desde el siglo XIX en dotar de una infraestructura que permitiera la movilidad por el territorio nacional, construyendo una robusta red ferroviaria que para el caso chileno su mayor exponente fue la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) (Guajardo, 2007). A ello se añade que de la década de los treinta en adelante, el denominado modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), promovió la industrialización del país a partir del diagnóstico de la necesidad imperante de crear y/o desarrollar —algunas veces en asociación con capitales privados— industrias consideradas estratégicas para el país. Esta concepción dio origen a empresas de la envergadura como Empresa Nacional de Electricidad S.A. (1944), Compañía de Aceros del Pacífico S.A. (1946) y Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) (1950), entre otras, pero también consideró la necesidad de nacionalizar recursos como el cobre que hasta 1971 fueron explotados por capitales extranjeros.

El abandono de la política desarrollista y el proteccionismo de la industria local, traducido en la creciente y masiva importación de productos para abastecer el mercado local, además de la privatización de muchas empresas públicas durante la década de los ochenta, condujeron al desmantelamiento y/o a la quiebra a rubros otrora relevantes en la industria nacional. Dos ejemplos a considerar son, por un lado, la industria textil y del calzado y, por otro, el ferrocarril.

En algunos casos el referido cese de actividades trajo aparejado el abandono y/o venta de maquinaria e infraestructura, convirtiéndose en vestigios aislados de una actividad determinada que pasaron a convivir con dinámicas territoriales y urbanas que han sufrido importantes transformaciones y los han condenado a la desaparición o a la reconversión. A modo de ejemplo en el contexto de desarticulación de la red ferroviaria podemos considerar la ambivalencia en el destino de dos espacios ferroviarios de la Región Metropolitana y que hoy cuentan con la protección de la Ley de Monumentos Nacionales: por una parte la Estación Mapocho, otrora punto de conectividad con el norte del país e incluso ciudades trasandinas como Mendoza y Buenos Aires, y actualmente reutilizada como un importante centro cultural; por otra parte, la Maestranza de San Bernardo, terreno de 121 hectáreas en la zona sur de la capital en que funcionaron 32 talleres para ferrocarriles y llegaron a convivir cerca de 2 000 trabajadores, hoy es un espacio en ruinas.

El destino disímil de ambos espacios ferroviarios permite traer a colación el carácter de la normativa patrimonial chilena regida por la Ley de Monumentos Nacionales, que data de 1970 y cuyas categorías de protección refieren casi exclusivamente a una visión del patrimonio anclada en lo monumental y singular, sin cabida a tipologías de patrimonio específicas e integrales como el patrimonio industrial.¹

El caso señalado también permite considerar el tránsito que ha comenzado a tener el legado de la industria cuando la comunidad aledaña y muchas veces ex trabajadores se organizan y se posicionan como actores claves para demandar la protección, puesta en valor y reutilización de estos espacios que articulan sus memorias e identidades. Desde la década del 2000 en adelante se han perfilado de manera creciente experiencias específicas desde la institucionalidad del Estado o desde algunas comunidades que han evocado el patrimonio industrial como parte constitutiva de su acción, posicionando esta categoría como un espacio de disputa que excede la visión monumentalista del patrimonio para transitar a una perspectiva de construcción social. Es este el caso de la Maestranza de San Bernardo, que ya en ruinas el año 2010 y por solicitud de la comunidad se le confiere protección por la Ley de Monumentos.

Este tránsito también ha sido identificado por Mauricio Lorca (2018), quien sostiene que en Chile la toma de conciencia del valor patrimonial de los bienes legados por la industria es un proceso socialmente más tardío que en los países desarrollados, esto a pesar de que dos de las cinco declaratorias como Patrimonio de la Humanidad que posee Chile se encuentren directamente relacionadas al

¹ Al momento de escribir este artículo, la nueva institucionalidad del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, a través del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, ingresó al Congreso Nacional un proyecto que moderniza la normativa. Sin embargo, ha encontrado importantes reparos por organizaciones ciudadanas vinculadas al patrimonio.

patrimonio industrial y una tercera tangencialmente: Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura, Campamento Sewell, área histórica de la Ciudad –Puerto Valparaíso–, respectivamente.

Todo lo anterior convierte la tarea de elaborar un perfil del estado del patrimonio industrial en Chile, es un esfuerzo que debe hacerse cargo de un mapa fragmentado, a la vez que múltiple, en cuanto a procedencia de su categorización (Estado-Comunidad), niveles de activación (abandono-reutilización) y alcances territoriales (regional-local). En definitiva es un mapa que se encuentra en construcción y en tránsito desde la mirada singular a una perspectiva de complejidad.

De Arqueología Industrial a los Paisajes Históricos de la Producción. Una síntesis del Patrimonio Industrial

La complejidad del proceso de patrimonialización ha permitido en el último tiempo, la emergencia de una serie de tipologías patrimoniales (Alegría, 2004) que han resignificado los conceptos de herencia y legado que se venía comprendiendo desde el siglo XVIII y que se han relacionado directamente con lo que se entendía por patrimonio. Esto último se ha ligado al proceso de transformación epistemológica del patrimonio y los monumentos durante el último siglo, incorporándose a su quehacer la experiencia y las memorias de diferentes grupos y comunidades que comenzaron a hacerse cargo de su pasado. En este sentido, como señala Ibarra (2015) “el concepto de patrimonio avanzó durante el siglo XX, hacia una noción más integral que dio cabida a la eclosión de una serie de patrimonios que, poco a poco, se distanciaron de la exclusiva noción de monumento” (p. 33). De acuerdo a esto, la emergencia de nuevas memorias y nuevos actores permitió que el patrimonio considerase elementos cotidianos y de uso doméstico, alejándose del carácter monumentalista anclado en una conceptualización de “herencia” de un pasado lejano y fuertemente ligado al proceso de construcción de los estados nacionales durante el siglo XIX.

Basado en lo anterior y en la consideración de elementos cotidianos como patrimonio, durante la segunda mitad del siglo XX, en lugares como el Reino Unido comenzaron a emerger bienes y espacios que determinados grupos comenzaron a constituir como patrimoniales. De esta forma, se consideraron como legado algunos sitios dedicados al fútbol, museos locales y formas arquitectónicas alusivas a la ruralidad. Desde otra perspectiva, se incluyeron dentro del ejercicio patrimonial objetos, infraestructura y lugares vinculados al proceso de industrialización de esta nación europea como fábricas de acero, hornos y viaductos, entre otros, que daban cuenta de un pasado productivo

posterior a la Revolución industrial y que no por ello no podían ser considerados como un legado de los trabajadores (Samuel, 2009).

Paralelamente a este proceso, también en el Reino Unido, durante la década de los sesenta surgió como disciplina la Arqueología industrial que se ocupó de aquellos vestigios como documentos, artefactos, asentamientos humanos, terrenos naturales y urbanos que guardasen relación con las actividades vinculadas al capitalismo industrial de fines del siglo XVIII en adelante (Álvarez, 2010: 13). En este contexto, Kranzberg y Purcell (1967) plantearon que había que superar la carencia de conocimiento en torno a la industria, pero particularmente a la relación entre esta y la sociedad, ya que la mayoría de los libros y documentos existentes trataban sobre aspectos técnicos o más bien internos de las industrias, pero ningún trabajo se hacía cargo de los valores sociales, económicos y culturales de las actividades productivas, siendo precisamente aquel aspecto la utilidad de esta disciplina emergente: la capacidad de analizar no sólo lo técnico, sino la relación de esto con los hombres de la industria y su relación con la identidad histórica que generó este proceso. Al respecto Lalana y Santos (2009) atribuyeron como principal preocupación de la arqueología industrial “el estudio más que los restos materiales de la sociedad industrial, a la propia sociedad industrial a partir de sus restos materiales” (p. 9).

Este nuevo campo rápidamente comenzó a llamar la atención de estudiosos de la industria y de la sociedad, y a desarrollar vínculos cada vez más profundos entre el aspecto material del desarrollo industrial con su respectivo impacto social y cultural. De esta forma, mientras avanzaba el siglo XX “los debates y la definición del patrimonio industrial se robustecieron del creciente número de trabajos y estudios sobre el tema” (Ibarra, 2015: 34). Así como los estudios fueron creciendo, la institucionalidad en torno al interés industrial se fue fortaleciendo. De esta forma, en 1978, producto del interés y de la necesidad de sistematizar este nuevo conocimiento, se creó el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) con motivo de la III Conferencia internacional sobre la Conservación de Monumentos Industriales celebrada en Suecia. En ese contexto se determinó que el objetivo primordial de esta nueva organización sería “la promoción de la cooperación internacional en el campo de la preservación, conservación, localización, investigación, historia, documentación, arqueología y revalorización de la herencia industrial” (<http://ticcih.org/>) y, por otra parte, las posibilidades de vincular este conocimiento con los espacios educativos que permitieran reproducir estos valores.

Más adelante y profundizándose el interés a nivel europeo, en la década de los noventa, se creó en España la Asociación para el Estudio de la Arqueología Industrial como un organismo público que desde su origen se propuso trabajar en pos de la conservación, la preservación y valorización de los patrimonios de carácter industrial en su interrelación e historia con los sujetos y el territorio.

Entrado el siglo XXI, TICCIH redactó un documento de carácter oficial en el que se definió lo que sería considerado como patrimonio industrial, intentando sintetizar las diferentes definiciones y perspectivas que se venían aplicando en distintos países y organismos interesados en el pasado productivo y su vinculación con la sociedad. De esta manera se redactó en Moscú la carta Nizhy Tagil (2003), que definió el patrimonio industrial como una tipología integral, en la que los legados materiales —objetos, edificios, maquinaria y cualquier tipo de infraestructura— e inmateriales —experiencias sociales y culturales— de la industria serían relevados sin que uno subsumiera al otro, suponiendo como premisa fundamental que el vestigio industrial “posee parte del registro de vida de mujeres y hombres corrientes y como tal posee un sentido de identidad” (ICOMOS: 3). Así, desde el año 2003 existe una versión oficial de lo que se entiende por patrimonio industrial y las distintas posibilidades que existen para protegerlo, conservarlo y valorarlo, señalando los siguientes aspectos como constitutivos de sus valores centrales:

1. El patrimonio industrial es la evidencia de actividades que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas. Los motivos para proteger el patrimonio industrial se basan en el valor universal de esta evidencia, más que en la singularidad de sitios peculiares.
2. El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.
3. Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas.
4. La rareza, en términos de supervivencia de procesos particulares, tipologías de sitios o paisajes, añade un valor particular y debe ser evaluada cuidadosamente. Los ejemplos tempranos o pioneros tienen un valor especial.

Desde la reacción de esta carta, se han realizado sucesivos encuentros que han tenido como eje la protección del patrimonio industrial a nivel mundial. En reuniones realizadas en Buenos Aires (2007), Bierzo (2008), Dublín (2011) y Taipei (2012) se han tratado aspectos como la necesidad de valoración del patrimonio industrial para evitar su amenaza, la realización de planes de gestión y manejo específicos para este tipo de patrimonio, el énfasis en la consideración de las tradiciones sociales, la memoria obrera y la vida social de los trabajadores

en torno a la industria y finalmente la conservación y protección de la herencia industrial asiática bajo la tipología de patrimonio industrial (Ibarra, 2015).

En términos concretos, el patrimonio de la industria pasó a ser comprendido como un “conjunto de elementos de explotación industrial, generado por las actividades económicas de cada sociedad que responde a un determinado proceso de producción y a un sistema tecnológico concreto [...] y además como un testimonio de lo cotidiano y la *memoria* del trabajo y del lugar [...] Sin hombres, los edificios y las máquinas resultarían vacíos de contenido” (Álvarez, 2010: 14-15). De esta manera el patrimonio industrial surgió como categoría integral que comprende la valoración de un conjunto industrial desde una materialidad que no excluye las experiencias colectivas, sino que las incorpora al proceso otorgándoles un valor testimonial que devela el sentido de la existencia de estos lugares, transformándose en un vehículo de transmisión de formas culturales, formas de ver y entender la vida que caben dentro del patrimonio intangible (Álvarez, 2010).

En esa perspectiva y de manera complementaria es posible situar los aportes de Julián Sobrino respecto del concepto Paisajes Históricos de la Producción, toda vez que introduce a la problemática de lo industrial la variable territorial e histórica sobre la cual se constituyeron y establece tres escalas en que estos pueden ser aprehendidos: estructurales, articuladores y funcionales. De esta manera Sobrino (2018) plantea que el enfoque permitiría “superar la objetualidad desde la que habitualmente se aborda el patrimonio industrial en el medio urbano, ya sea en sus arquitecturas e instalaciones, o en su maquinaria y herramientas [...]” (p. 51).

A continuación se abordan de manera exploratoria y sintética seis casos de patrimonio industrial que podrían comprenderse desde la mirada global de los paisajes de la producción en su variante estructural (2), articuladores (2) y funcionales (2).

Casos de Paisajes de la Producción en Chile

Tipología Paisaje Estructural de la Producción

La conceptualización de Paisaje Estructural de la Producción considera una escala de carácter regional en el que se encuentran los recursos naturales, generando un paisaje productivo “predominantemente extractivo y de transformación primaria de los recursos” además de una “pérdida progresiva de autonomía de las escalas locales de microproducción en beneficio de concentración en escalas locales de mesoproducción” (Sobrino, 2018).

Para esta tipología hemos considerado el caso del Campamento minero cuprífero El Salvador en la zona norte de Chile y la Red de campamentos petroleros enapinos en Tierra del Fuego, zona austral del país.

En ambos casos el fenómeno industrial asociado al control espacial de la mano de obra colaboró en la articulación productiva pero también social de territorios de gran escala y que se ubicaron en la periferia del Estado.

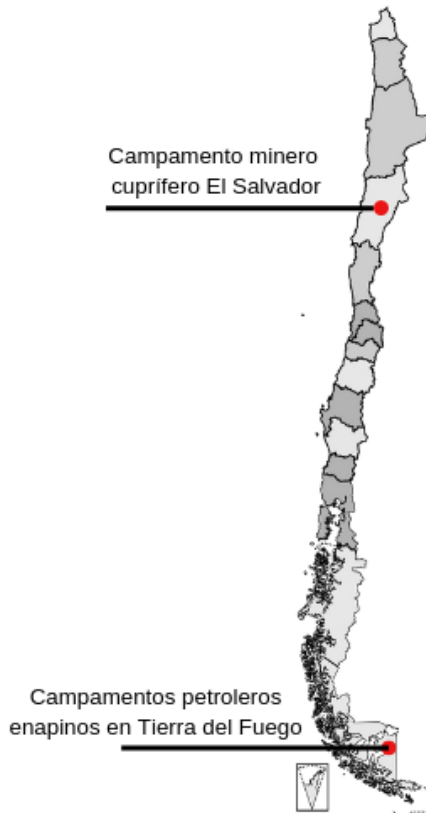


Figura 1. Localización de Campamento minero El Salvador (Región de Atacama) y Campamentos petroleros Tierra del Fuego (Región de Magallanes).

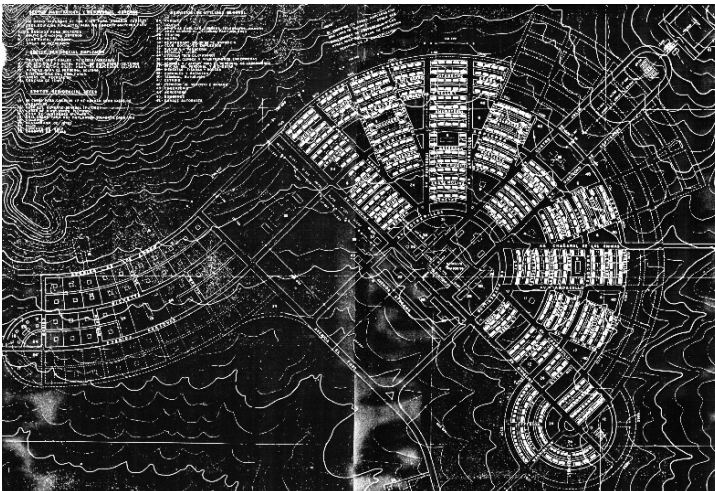
Caso 1. Campamento minero cuprífero El Salvador

El campamento minero cuprífero El Salvador, se fundó el año 1959 en la Cordillera de Domeyko y se localiza en la zona norte de Chile, específicamente

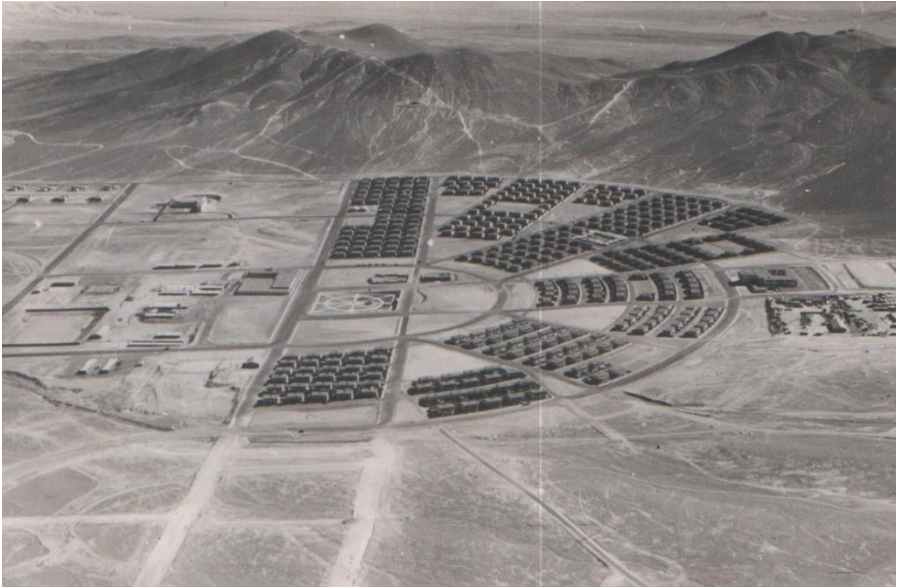
en la Región de Atacama. Dicha zona posee una larga tradición extractiva, sin embargo su explotación intensiva se desarrolló por capitales estadounidenses en las primeras décadas del siglo XX a través de la Andes Copper Mining Company y la fundación de Potrerillos, otra explotación cuprífera de la zona, en 1920.

En Chile como en otras partes del mundo la explotación del cobre se realizó a través del modelo de *company towns*, asentamientos instalados por las empresas para la concentración de actividades productivas y habitacionales, de tal manera de maximizar la eficiencia en la producción y dotar de autosuficiencia al complejo industrial-habitacional. Esto dio por resultado una determinada manera de transformar y apropiarse del territorio que se manifiesta en otras zonas del país como Sewell (1906), Chuquicamata (1915-2003), Potrerillos (1920-1997) y El Salvador (1959). A todas ellas Garcés (2010) las caracteriza como “ciudades del cobre” y El Salvador, al día de hoy, es la última de ellas que se encuentra habitada, con una población que a inicios de la década bordeaba los 1 528 habitantes, en contraste con los casi 15 000 que llegó a tener durante la década de 1980.

El valor arquitectónico de El Salvador es indiscutible en la medida que tras el hallazgo de una veta de cobre explotable comercialmente se proyectó la construcción de un campamento-ciudad bajo los preceptos modernos en pleno desierto, ex nihilo, con sectores residenciales y comerciales perfectamente delimitados y que tendrían como eje articulador el centro del campamento. En parte esta organización de los espacios es la que desde una vista aérea se traduce en la forma de un casco minero.



Fotografía 1.



Fotografía 2.

Sin embargo, otro aspecto que releva a El Salvador es el carácter de nodo estructurante de un territorio que sólo fue viable a partir del aprovechamiento de fuerzas industriales de carácter tecnológico y humano desplegadas con antelación en la explotación de la zona de Potrerillos, kilómetros más al interior. En efecto, como señala Garcés este campamento jugó un rol fundamental desde la perspectiva territorial:

La empresa Andes Copper Mining abordó la colonización industrial de un territorio como el pie de monte de la cordillera de Domeyko, en la zona sur del desierto de Atacama, desprovisto de toda urbanización. Esta situación obligó a la empresa a edificar importantes instalaciones de agua industrial y doméstica, un puerto industrial y un ferrocarril (1919) para conectar Potrerillos con Pueblo Hundido (hoy Diego de Almagro), con un trazado de 90 kilómetros. Las vías férreas empalmaron con la red norte de Ferrocarriles del Estado para llegar hasta Chañaral, donde un ramal de cinco kilómetros accede al puerto de Barquito, construido para el embarque de la producción cuprífera. En la misma localidad se levantó una central termoeléctrica, a fines de los años 20, utilizada para abastecer las necesidades de la industria y la población de Potrerillos, ampliada en 1925 y 1926 (Garcés, 2010).

La colonización industrial citada por Garcés y de la cual forma parte El Salvador desarrolló una red de comunicación concreta que se utiliza hasta el día de hoy para la labor extractiva del cobre y para la supervivencia en el desierto

más árido del mundo y que de cordillera a mar considera las siguientes localidades: La Ola, Montandón, Potrerillos, Mina, El Salvador, Llanta, Diego de Almagro y Puerto Barquito.

El campamento presenta ciertos desafíos desde la perspectiva del resguardo y puesta en valor patrimonial, pues todas las instalaciones son de propiedad de la Corporación Nacional del Cobre (CODELCO), organismo público cuyo objetivo principal es la explotación cuprífera y que teme futuros desencuentros entre las políticas de protección patrimonial y la necesidad de explotar el recurso aledaño al campamento.



Fotografía 3.

Un recorrido por el campamento y sus alrededores permite identificar vestigios materiales de los inicios de la explotación del territorio por capitales estadounidenses. Los autocarriles utilizados por “los gringos” para movilizarse en el campamento y los espacios de trabajo aún existen y se encuentran en condiciones relativamente buenas de conservación, sin embargo, el mayor riesgo es el relativo a las memorias y documentación que resguardan los propios protagonistas de la historia del campamento y que día a día emigran sin transmitir la experiencia y las prácticas que debieron desarrollar para habitar la última Ciudad del Cobre.



Fotografía 4.

Caso 2: Red de campamentos petroleros enapinos en Tierra del Fuego

El 20 de octubre de 2014, el Consejo de Monumentos Nacionales declaró:

Monumento Nacional en la categoría de Zona Típica o Pintoresca al 'Campamento Cerro Sombrero' y Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico al 'Equipamiento de Cerro Sombrero: Centro Cívico y surtidor de gasolina de Cerro Sombrero' ubicados en la comuna de Primavera, Provincia de Tierra del Fuego, Región de Magallanes y la Antártica Chilena (MINEDUC, 2014).

El desarrollo de la industria del petróleo en Chile tiene como antecedente el hallazgo de este hidrocarburo con potencialidades de ser explotable comercialmente en la zona austral de Tierra del Fuego, el 29 de diciembre de 1945, tras años de exploraciones fomentadas por el Departamento de Minas y Petróleo de la Corporación de Fomento (CORFO). El hallazgo motivó a que en junio de 1950 el Estado decidiera la creación de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), entidad que estaría a cargo de las labores de exploración y producción del crudo. La creación de ENAP consideró recursos económicos y administrativos que rápidamente se pusieron en operación para satisfacer las necesidades de la

explotación de petróleo, poniendo especial atención en la dotación de infraestructura productiva y maquinaria para la zona norte de la isla de Tierra del Fuego.



Fotografía 5.

Las dificultades propias para trabajar en un territorio aislado e inhóspito en lo climático obligó a la empresa a diseñar y construir cinco campamentos en el periodo 1950-1962 que actualmente se posicionan como los más australes del mundo vinculados a la extracción del hidrocarburo: Manantiales (1953), Puerto Percy (1950), Terminal Clarencia (1950), Cerro Sombrero (1958) –el centro administrativo de la empresa en la isla– y Cullen (1962) (Acevedo y Rojas, 2015). Estos espacios contaron con las condiciones propicias para el asentamiento permanente de los trabajadores de la empresa y sus respectivas familias en la

isla: casas, escuelas, hospital o policlínico, cines, gimnasios, piscina, iglesias y cooperativas o pulperías. De todos, el único campamento que sigue en funcionamiento y no ha sido desmantelado es Cerro Sombrero, pues además es el lugar donde funciona la I. Municipalidad de Primavera.



Fotografía 6.

Desde la perspectiva de los valores del patrimonio industrial y del Paisaje Estructural de la Producción es significativo considerar cada uno de los campamentos como un mundo en sí mismo, sin embargo, comprender a cabalidad el fenómeno de trabajar y habitar estos espacios no puede realizarse de manera aislada, pues funcionaron tempranamente como una gran red articuladora de un “conjunto industrial” (Pardo, 2008), interdependiente entre sí y conectados a través de caminos construidos por la propia empresa, los que

permitieron, entre otras cosas, desarrollar una cotidianidad e identidad que articuló un sentido de pertenencia a una “comunidad enapina” cuyos aspectos más relevantes se pueden identificar hasta el presente (Acevedo y Rojas, 2015).

La cotidianidad enapina en la isla estuvo estrechamente vinculada a la intensa actividad social, deportiva y cultural fomentada por la empresa a través de su departamento de bienestar que se encargaba de coordinar y fomentar actividades y competencias para que los trabajadores y sus familias fortalecieran los lazos comunitarios. Uno de los acontecimientos deportivos más recordado por los ex enapinos son las “Olimpiadas Enapinas”, competencias que gozaban de un interés generalizado al convocar a las distintas ramas deportivas organizadas en cada campamento (fútbol, básquetbol, vóleibol, pesca y caza deportiva, palitroque y natación) para competir entre ellos.

Con todo, las olimpiadas, los festivales, las navidades, la celebración del descubrimiento del petróleo, entre otros, resultaron acontecimientos fundantes para el desarrollo de la vida en los campamentos que, producto de su ubicación, se encontraban aislados y ajenos al devenir del continente (Acevedo y Rojas, 2015). Las relaciones sociales y afectivas se limitaban al ámbito laboral, ya que en los campamentos enapinos el trabajo y los valores definidos por estos, impregnaron la vida cotidiana, al punto de que los colegas continuaron siendo interlocutores válidos cuando la tarea terminaba y llegaba el momento del ocio. Esta situación forjó vínculos profundos entre los trabajadores, las familias y la empresa, pero se vieron fragmentados debido a que las necesidades productivas y económicas obligaron a abandonar paulatinamente los campamentos a partir de fines de la década de los setenta y sus habitantes trasladados a otras zonas de la región o del país.

Desde la perspectiva patrimonial las instalaciones y vestigios de la mayoría de los campamentos aún pertenecen a ENAP. En el caso particular de Cerro Sombrero, a pesar de ser el espacio administrativo de la comuna de Primavera, no existen casas de carácter particular. Las escasas familias que habitan el campamento y no se encuentran vinculados laboralmente a la Empresa lo hacen bajo la figura de arrendamiento o comodato por parte de la institución, mas no son propietarios.

En ese contexto, administrativamente la declaratoria de Monumento Histórico y Zona Típica ha permitido el trabajo conjunto en pos de la dimensión material de la estructura arquitectónica, para el caso de Cerro Sombrero, entre municipio y empresa para traspasar estos inmuebles y restaurarlos. Sin embargo, los campamentos restantes no han sido considerados y menos se ha integrado al discurso la dimensión global de lo que implicaron estos espacios para la articulación territorial.



Fotografía 7.



Fotografía 8.

Tipología Paisaje Articulador de la Producción

La conceptualización de Paisaje Articulador de la Producción considera una escala metropolitana, siendo

el territorio de localización intensiva de las redes y las comunicaciones, un lugar intermedio en el que se producen los intercambios de flujos entre el paisaje estructural y el funcional en relación con las materias primas, la tecnología, la energía, generando un paisaje en tránsito en el que predominan las infraestructuras con toda su capacidad de influir en la ordenación territorial: hacia la ciudad y desde la ciudad (Sobrino, 2018).

Para esta tipología hemos considerado el caso del Ramal Ferroviario Talca-Constitución en la zona central del país y las Construcciones de la Sociedad Industrial de Aysén, en la zona austral de Chile.

Ambos casos emergen como núcleos articuladores de mediana escala reconocidos por su carácter patrimonial y orientados a su reutilización. En el primer caso por la vía de un tren turístico, mientras que en el segundo se desarrolla un proceso de restauración para habilitar la infraestructura como parte de un museo de carácter regional.

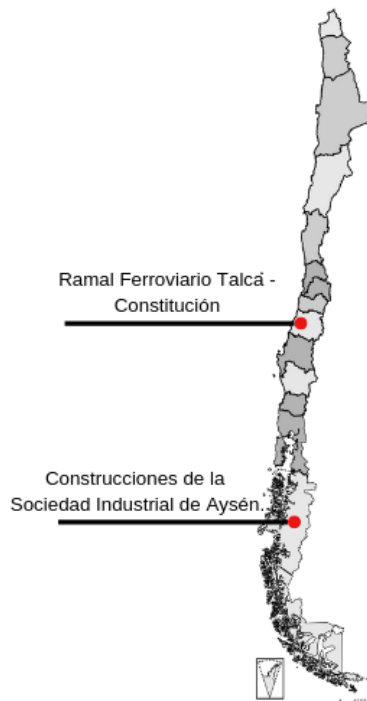


Figura 2. Localización de Ramal Ferroviario Talca-Constitución (Región del Maule) y Construcciones de la Sociedad Industrial de Aysén (Región de Aysén).

Caso 3. Ramal Ferroviario Talca-Constitución

El 25 de mayo de 2007, el Consejo de Monumentos Nacionales declaró

Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico el Ramal Ferroviario Talca-Constitución, cuyo trazado cruza las comunas de Talca, Maule, Péncahue y Constitución, Provincia de Talca, VII Región del Maule (MINEDUC, 2007).

Desde 1875 las ciudades de Santiago, Rancagua y Talca se encontraban conectadas entre sí a través del ferrocarril del sur, una gran columna vertebral ferroviaria que aportó a la articulación del país de norte a sur y constituyó complejos sistemas regionales que conectaban longitudinalmente las zonas cordilleranas y costeras con la línea latitudinal, mejorando la conectividad, acelerando los traslados y cambiando la percepción del tiempo y el espacio. A ellas se les denominó ramales (Figueroa, 2009).

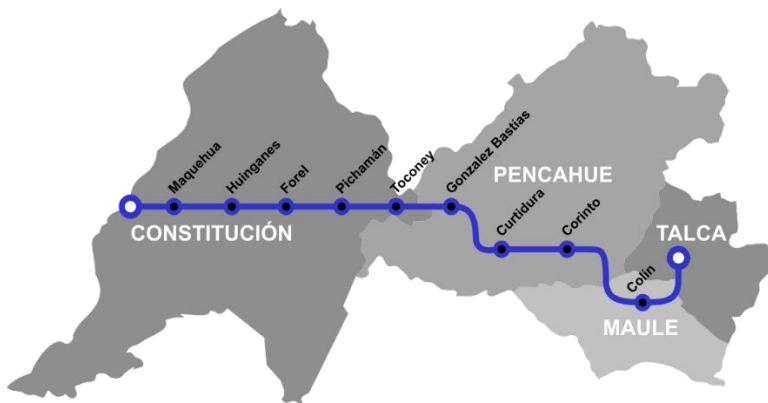
En el caso de la zona del Maule, territorio que actualmente comprende la séptima región, funcionaron cinco ramales construidos entre fines del siglo XIX y comienzo del XX: Curicó-Hualañé y Licantén; Talca-San Clemente; Linares-Panimávida y Colbún; Parral-Cauquenes y Talca-Constitución. Para Jaime González Colville (2015) “tres de ellos incidieron decisivamente en la historia económica de la zona. Fueron, en orden de importancia, el de Talca a Constitución, de Linares a Panimávida y Colbún, y el de Parral a Cauquenes” (p. 13). A pesar de su relevancia, actualmente sólo se mantiene operativo el ramal Talca-Constitución, cumpliendo cien años de funcionamiento en diciembre de 2015 y proyectándose a futuro como un medio de transporte único en la región y el país al concebirse como tren de pasajeros a la vez que un tren turístico que pone en valor una serie de características patrimoniales relevadas por el “Plan Maestro Turístico Ramal Talca-Constitución”.

La construcción del Ramal Talca-Constitución fue una tarea de largo aliento que demoró 25 años (1890-1915). El primer itinerario completo entre ambas ciudades se realizó el 19 de diciembre de 1915 en un contexto económico, político y social en el que los ferrocarriles se manifestaban como una necesidad de progreso en respuesta a polos de desarrollo industrial y extractivo como los casos de Copiapó, Caldera, Valparaíso y Santiago (Morales, 2013).

Hacia fines del siglo XIX la conexión entre la industrializada ciudad de Talca con el Puerto Mayor ubicado en la ciudad de Constitución, se realizaba a través de un complejo sistema articulado en las aguas del río Maule por paseros, guanayes (marineros fluviales) y faluchos maulinos (balsas tradicionales). Sin embargo, producto de las constantes pérdidas humanas en este riesgoso trayecto, la actividad fluvial disminuyó significativamente, ocasionando que Constitución perdiera su condición de Puerto Mayor en 1883 (Morales, 2013).

La imperiosa necesidad de “dar salida a los productos de Talca para dar vida a la lánguida y deshabilitada Constitución” (Morales, 2013: 136) impulsó la construcción del ramal entre ambas ciudades, reduciendo el aislamiento y potenciando la economía de las localidades que se ubicaban al oeste de la línea férrea principal.

Como se señaló anteriormente, la construcción del ramal se produjo de manera paulatina y por tramo. El primero de estos fue entre Talca y Curtiduría (1890-1892). El segundo tramo entre Curtiduría y Huinganes (1892-1897). La conexión completa requería de un tercer tramo que sólo finalizó en 1915, con 14 estaciones a lo largo de 88 km de vía entre ambas ciudades: Talca, Colín, Rauquén, Corinto, El Morro, Curtiduría, Infiernillo (actualmente González Bastías) Tanguo, Pichamán, El Álamo, Huinganes, Maquegua, Rancho Astillero y Constitución (Morales, 2013).



Fotografía 9.

Las estaciones se articularon como “ ‘núcleos-estación’ que como tales permitieron ser verdaderos focos de atracción –de población y comercio– hasta convertirse en circunstanciales ‘villas mercado’ ” (Morales, 2013: 139). La suma de estos núcleos-estación permiten comprender al ramal como la columna vertebral de un “territorio cultural” articulado a partir de las economías locales basadas en la producción de materias primas agrícolas de pequeños agricultores e inquilinos con un bajo nivel de equipamiento y urbanización (Bengoa, 1990). Esta dinámica constituyó al ferrocarril en un espacio de sociabilidad compleja en el cual los sujetos compartían e intercambiaban experiencias y articularon una forma de habitar el territorio costero del Maule.

De esta forma una cultura tradicional se vio dinamizada por la introducción del sistema ferroviario, el que desde un comienzo demandó para su construcción mano de obra foránea que interactuó con la población asentada en la zona y, para su funcionamiento, espacios de bodegaje y maestranzas.



Fotografía 10.

El activo escenario económico y cultural generado por la presencia del ramal decayó a partir del último cuarto del siglo XX en un marco de desregulación del transporte de pasajeros que permitió la entrada de buses y colectivos en territorios en los que antes el ferrocarril había sido el único medio de transporte y, de otro lado, a la falta de recursos para su mantención. El Estado, desde finales de la década de los setenta, restringió los subsidios anuales otorgados a ferrocarriles, afectando el traslado de pasajeros y luego el traslado de carga (Thompson, 2013). Esto marcó la desarticulación de la mayoría de los ramales en el país, desmantelando con ello la infraestructura y los sustentos materiales de las memorias e identidades asociadas a la experiencia ferroviaria.

En este contexto, el ramal Talca-Constitución se mantuvo en funcionamiento gracias al elevado movimiento de carga que generó la planta de celulosa CELCO entre las décadas de los ochenta y noventa, ubicada en Constitución. En cuanto al transporte de pasajeros, el ramal no sufrió alteraciones en su demanda porque existían zonas aisladas que no tenían accesibilidad por otros medios, justificando así la continuidad de su funcionamiento, a pesar de su inviabilidad económica (Casals, García y Godoy, 2013).



Fotografía 11.

El permanente deterioro de la maquinaria y la infraestructura férrea de este tren, articularon un movimiento social por su protección patrimonial, la que se concreta el año 2007 mediante su declaración como Monumento Histórico (MH) por parte del CMN, engrosando la lista de los 55 monumentos reconocidos por su aporte industrial en el territorio nacional, siendo el único bajo esta categoría en la región del Maule. La declaratoria protege los 88 kilómetros de recorrido entre Talca y Constitución y las actuales estaciones de Talca, Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Toconey, Pichamán, Forel, Huinganes, Maquehua y Constitución. Se protegieron además los puentes y paraderos existentes en este tramo, además de cuatro buscarriles. Territorialmente la declaratoria involucra las comunas de Talca, Maule, Pencahue y Constitución, abarcando 75.22 hectáreas en total.

En todo este trayecto el CMN identificó la existencia de un paisaje cultural único, y su declaratoria significó una protección “no sólo de la infraestructura física sino que, además, a modos de vida y culturas asociadas que en el entorno social y económico de globalización se encuentran en situación de vulnerabilidad y que reflejan en este bien un referente de identidad”.²

En definitiva, este pujante ferrocarril que ha unido a Talca con Constitución, hoy en día se ha visto disminuido a su mínima expresión en un contexto socioeconómico dominado por otros medios de transporte, sobreviviendo exclusivamente como transporte de pasajeros. Esto llevó, como lo grafica Figueroa (2009), a que “la máquina que antes paseaba cargando más de 10 carros por sus rieles, es hoy un pequeño buscarril de dos vagones que se tambalea mientras avanza por las líneas dobladas en medio de viñas y cerros boscosos” (p. 17).

Caso 4. Construcciones de la Sociedad Industrial de Aysén

El 3 de noviembre de 2009, el Consejo de Monumentos Nacionales declaró Monumento Nacional “en la categoría de Monumento Histórico las Construcciones de la Sociedad Industrial de Aysén, en la comuna de Coyhaique” (MINEDUC, 2009).

Las señaladas construcciones fueron parte de la Estancia Coyhaique de dicha Sociedad Industrial de Aysén (SIA), empresa que en los primeros años del siglo XX se adjudicó la concesión de los valles de Ñirehuao, Mañihuales y Coyhaique de la actual región de Aysén para desarrollar la industria ganadera y en especial de producción de lana. Lo anterior se dio en un contexto de reciente resolución del conflicto de límites con Argentina por los territorios de la Patagonia y para lo cual el Estado de Chile ejerció su soberanía a través de la figura de concesiones a distintas industrias.

Concordantemente con ello, la declaratoria como Monumento Histórico identifica que el ordenamiento espacial de las edificaciones de la Sociedad Industrial de Aysén, construidas aproximadamente en el año 1907, “responde a la conformación de esta sociedad con el modelo de ocupación anglosajón de ‘estancias’: centros de actividad productiva ovina, en los que se conformaban distintas construcciones jerarquizadas según sus usos productivos o de vivienda [...] Es, en ese sentido, una representación local del medio anglosajón, el cual incidió en las formas de ocupación territorial y la transmisión de valores en la región” (MINEDUC, 2009: 1).

Por otra parte, considera que

la Sociedad Industrial de Aysén es un vestigio material del desarrollo productivo y ganadero promovido por el Estado de Chile durante la primera mitad del siglo XX en las regiones de

Aysén y de Magallanes, parte de la política de soberanía nacional en territorios desprovistos de población hasta ese periodo, razón por la cual estas instalaciones constituyen un referente fundamental como hito histórico fundacional de la comuna de Coyhaique, y albergan parte sustantiva de la memoria social e identitaria de la comunidad local y regional (MINEDUC, 2009: 2).

El Monumento se encuentra conformado por cuatro polígonos. El primero de ellos alberga un conjunto de cinco inmuebles: casa del contador, almacén, oficina del administrador, bodega y pulpería. El polígono II contiene la cocina de peones, situándose en el área de las instalaciones ganaderas, aledaño al baño de ovejas, contenido en el polígono III. Finalmente en el polígono IV se ubica el cementerio de la Estancia.

Hasta al año 2017 Aysén era de las pocas regiones de Chile que no contaba con un museo que abordara específicamente su historia y patrimonio desde una perspectiva regional, no obstante los esfuerzos por constituirlo tienen larga data.

El año 2000 el Gobierno Regional (GORE) creó una mesa de trabajo coordinada por la entonces encargada del Sistema de Bibliotecas Públicas de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM) en Aysén, a través de la cual se consiguieron recursos para licitar un estudio cuyo objetivo fue recabar los antecedentes necesarios para proponer un programa de trabajo, lo que se concretó en 2002 con el “Estudio de factibilidad de emplazamiento y Programa Arquitectónico, Museo Regional de Aysén”, ejecutado por la Sociedad Bozzolo y Carrasco Ltda. Este estudio fue relevante al entregar por primera vez una visión general sobre objetos históricos y arqueológicos dispersos por la región, además de sugerir las antiguas construcciones de la Sociedad Industrial Aysén (SIA) como un lugar adecuado para materializar un proyecto de Museo.

El año 2008 a través del Programa para la Puesta en valor del Patrimonio (PPVP) se presentó una posibilidad concreta para llevar adelante la idea del Museo Regional de Aysén.

El proyecto se inició el 2015 y contempló la restauración de las seis edificaciones que forman parte del polígono I y II, convirtiéndose así en un museo de sitio que recrea el principal conjunto de construcciones de la SIA, los que albergan distintos usos, entre ellos oficinas administrativas, salas multiuso, de exposiciones, sala de ventas, entre otras.

El proyecto conllevó además la creación de un moderno edificio que alberga la exhibición permanente, depósito de colecciones, laboratorios, la habilitación de áreas exteriores de recorrido, interpretación, contemplación, reunión y recreación.

Se inauguró oficialmente el 3 de enero de 2018 y es administrado por el Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, dependiente del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio.

En las Fotografías 12, 13 y 14 se pueden apreciar a modo de muestra las transformaciones específicas del edificio correspondientes a la Pulpería de la Ex Estancia Coyhaique de la SIA en su proceso de restauración para ser utilizada como sala de exhibición del Museo Regional y cuya pretensión museográfica es que el visitante comprenda el proceso industrial vinculado a la lana.



Fotografía 12.



Fotografía 13.



Fotografía 14.

Tipología Paisaje Funcional de la Producción

La conceptualización de Paisaje Funcional de la Producción considera una escala local, y está compuesto

por sitios fósiles y activos y ha generado diversos modelos de urbanismo industrial en relación con cada etapa histórica”, con lo cual la ciudad ha de ser entendida como un paisaje funcional de la producción que se caracteriza, entre otros elementos, por “el establecimiento de un modelo evolutivo de crecimiento urbano, en el que se pueden reconocer los efectos de las actividades económicas en la morfología urbana, en la red de comunicaciones, en la localización de los usos del suelo y en las tipologías arquitectónicas destinadas a la producción (Sobrino, 2018)

Para esta tipología hemos considerado dos casos de poblaciones aledañas a espacios ferroviarios otrora relevantes localizadas en la Región Metropolitana. Ambos barrios hoy tienen una comunidad activa que demanda por el resguardo y puesta en valor de espacios que son parte constitutiva de su identidad.

Caso 5. Barrio San Eugenio

El 23 de octubre de 2007, el Consejo de Monumentos Nacionales declaró Monumento nacional en la categoría de Zona Típica o Pintoresca Sector de la maestranza de ferrocarriles a San Eugenio, y en la categoría de Monumento Histórico



Figura 3. Localización de Barrio Maestranza y Barrio San Eugenio (Región Metropolitana de Santiago).

las edificaciones correspondientes a las dos casas de máquinas, dos tornamesas, taller, bodega sur, chimenea industrial y la bodega norte, ubicados en la comuna de Estación Central, Provincia de Santiago, Región Metropolitana (MINEDUC, 2007).

El barrio San Eugenio que surge al alero de la Maestranza San Eugenio (1899), se ubicó en el extremo sur de la urbanizada zona de Santiago y se compone de una serie de conjuntos habitacionales levantados durante la primera mitad del siglo XX en torno a la bullante actividad fabril de este sector de la capital. Así, se construyó la población El Mirador, la Población San Eugenio (1933), Población El Riel (1935), Colectivos San Eugenio (1937), Población Pedro Montt o Yarur (1938) y Población Arauco (1945), los que contaron con equipamiento social y comunitario para satisfacer estas necesidades de parte de los obreros y sus familias. Las actividades de la Maestranza San Eugenio se mantuvieron en operaciones hasta 1995.



Fotografía 15.



Fotografía 16.

En relación a sus valores se destaca el fundamental protagonismo que tuvo la industria ferroviaria en la expansión y articulación de la ciudad de Santiago, ampliando sus límites, otorgando puesto laborales y dinamizando el comercio local y regional. Desde otra perspectiva los cambios en los medios de transporte han ocasionado que los vestigios ferroviarios se tornen un valioso testimonio de las evoluciones tecnológicas que ha sufrido el rubro del transporte desde sus comienzos. Asimismo, las características arquitectónicas y urbanas de la maestranza y los conjuntos habitacionales aledaños fueron determinantes para el desarrollo de la ciudad de Santiago.

Desde el año 2011 se han realizado una serie de trabajos en torno al levantamiento de información y la puesta en valor patrimonial de este barrio industrial de la comuna de Santiago. Entre los años 2012 y 2014 se han realizado diversas rutas patrimoniales para conocer y comprender este barrio, período en el que también se crea la ONG “Desarrollo por la Puesta en Valor del Barrio San Eugenio”. Por otra parte esta ONG junto a profesionales del colectivo Rescata han obtenido financiamiento público para realizar diversas iniciativas en función de la recuperación patrimonial de San Eugenio. Así, el año 2013 se adjudicaron el proyecto “Barrio Obrero y Ferroviario: Iniciativa de Gestión Cultural”, y el año 2015 nuevamente se adjudicaron fondos para ejecutar el proyecto denominado “Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del barrio San Eugenio” el que tuvo entre sus resultados una publicación denominada “Entre rieles y chimeneas; un recorrido por el barrio obrero y ferroviario San Eugenio”. Santiago: CNCA. (175 pp.).

Caso 6. Barrio Maestranza

El 19 de enero de 2010, el Consejo de Monumentos Nacionales declaró

Monumento Histórico los edificios de la Maestranza San Bernardo que corresponden al taller central o de armaduría, a la herrería, a la calderería, a la tornamesa y a la portería principal de acceso, ubicados en la comuna de San Bernardo, de la Provincia de Maipo, Región Metropolitana” (MINEDUC, 2010).

A fines de 1914 la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) compró 121 hectáreas en San Bernardo las que serían destinadas a la construcción de la Maestranza Central de San Bernardo (MCSB) y a una población para los obreros ferroviarios. Esta maestranza que contó con 32 talleres entró en operaciones en abril de 1920 y en sus alrededores se construyeron tres poblaciones destinadas a los trabajadores de ferrocarriles; Población Guarello (1930), Población Balmaceda (1926) y Población Merino Segura (1953). Hacia mediados del siglo xx la MCSB contó con 2 000 trabajadores lo que podía advertirse en las nuevas



Fotografía 17.

dinámicas sociales y culturales que se desarrollaban en San Bernardo y sus alrededores, sin embargo a partir de 1967 esta situación comenzó irremediamente a cambiar, ya que se produjeron transformaciones que llevaron a la disminución de locomotoras y con ello de trabajadores, lo que fue en franco descenso hasta el cierre definitivo de sus puertas en 1996.



Fotografía 18.

Desde ese momento parte de su terreno fue vendido, otra se mantuvo en manos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), lo que ha generado una serie de conflictos ciudadanos en torno al destino que tendrían los vestigios industriales de esta ex maestranza, una de las más importantes del país. Esto produjo que el año 2009 gracias a la gestión del Comité de Defensa Histórico Cultural de la Maestranza de San Bernardo se lograra el reconocimiento como Monumento Nacional.



Fotografía 19.

Los valores que han sido relevados desde la perspectiva patrimonial y que justificaron el reconocimiento de parte de sus vestigios de una perspectiva nacional se basan en que los vestigios ferroviarios fueron fundamentales para la configuración de una identidad ferroviaria en San Bernardo y “constituye un ejemplo de conformación de un centro poblado en torno a un establecimiento industrial”. Asimismo, se reconoce su aporte en materia urbana y arquitectónica de la que no se tenía registro en esta zona, además del fuerte sentido identitario que se generó en torno a las labores ferroviarias, el que se sustenta en un importante desarrollo cultural y deportivo desde fines del siglo XIX.

El Comité de Defensa Histórico Cultural de la Maestranza de San Bernardo en conjunto con organizaciones de la sociedad civil como Colectivo Rescata han desarrollado una serie de iniciativas en función de la recuperación y puesta en valor de estos vestigios ferroviarios y las experiencias de hombres y mujeres san bernardinas dedicados a las labores ferroviarias. En este sentido destacan los proyectos “Puesta en valor del patrimonio ferroviario de San Bernardo” (2015) que tuvo por objetivo la producción de material impreso de distribución gratuita para la difusión y rescate del patrimonio material, inmaterial y la memoria del patrimonio ferroviario de San Bernardo. Esta iniciativa posibilitó la publicación denominada “Engranajes de la memoria. Puesta en valor del patrimonio de la maestranza central de San Bernardo”. FNDR: Santiago (80 pp.). Asimismo se realizan rutas patrimoniales y recientemente el año 2018 los profesionales del Colectivo Rescata de adjudicaron financiamiento público para realizar un proyecto denominado “Círculo Santiago Industrial y Obrero” que permita establecer un circuito turístico cultural de carácter sustentable vinculado tres barrios obreros de la ciudad de Santiago en el que se destacan los barrios ferroviarios de la comuna de San Bernardo.

Conclusiones

El denominado campo del patrimonio cultural (Alegría, 2004) es un espacio que aún se encuentra en proceso de consolidación en Chile, permitiendo la emergencia de categorías específicas que exceden la normativa vigente para el resguardo de lo patrimonial. Una de ellas y que se ha posicionado con fuerza es la de patrimonio industrial, transitando desde una perspectiva monumental y singular –traducida en la declaratoria de monumento de elementos aislados de la industria– a una perspectiva en que el conjunto es incorporado cada vez más como una necesidad para comprender la unidad traducido en las declaratorias de zonas típicas.

La perspectiva de conjunto obliga a considerar la variable del territorio y su constitución histórica como espacio industrial y complementar la mirada de la arqueología industrial y el patrimonio industrial con la perspectiva macro de los Paisajes Históricos de la Producción (Sobrino, 2018), en permanente transformación e interacción a nivel escalar.

Traducir algunos patrimonios industriales de diversa índole a la visión de los Paisajes Históricos, permite aventurar un mapa diverso y complejo respecto a los desafíos de su resguardo y puesta en valor a distintas escalas: macro regional, meso regional y local.

Bibliografía

- Acevedo, P. y Rojas, C., *Enapinos. Los campamentos petroleros del Fin del Mundo. Un patrimonio industrial por armar, Etapa fundacional (1945-1962)*, Santiago, Instituto de Estudios Patrimoniales, 2015.
- Alegria, L., "Dialéctica del campo cultural patrimonial. El caso del Museo de Etnología y Antropología de Chile (1912-1929)", *Revista MAPOCHO*, núm. 56, 2004, pp. 139-156.
- Álvarez, M., "La herencia cultural e industrial en el paisaje. Patrimonio Industrial, Paisaje y Territorios Inteligentes", *Revista Labor & Engenho*, vol. 1, núm. 4, 2010, pp. 78-100.
- Bengoa, J., *Haciendas y campesinos. Historia social de la agricultura chilena*, Santiago, Ediciones Sur, 1990.
- Casals, C. García, M. y Godoy, F., "Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución: Puesta en valor turística del tren del Maule", en María Carolina Casals y María Javiera Errázuriz (coords.), *Plan Maestro Turístico Ramal Talca-Constitución*, Santiago, Universidad Central, 2013, pp. 181-243.
- Figueroa, J.P., *El último Ramal*, Talca, Editorial Universidad de Talca, 2009.
- Gárate, M., *La revolución capitalista de Chile (1973-2003)*, Santiago de Chile, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2012.
- Garcés, E. (ed.), *Las ciudades del cobre: Sewell, Chuquicamata, Potrerillos, El Salvador, San Lorenzo, Pabellón del Inca, Los Pelambres*, Santiago de Chile, Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile, 2010.
- Guajardo, G., *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, México, UNAM, 2007.
- González, J., *Los ramales ferroviarios del Maule*, Talca, Editorial Universidad de Talca, 2015.
- Ibarra, Macarena, "El patrimonio industrial y su dimensión territorial. Emergencia, acuerdos y posibilidades", en *Entre rieles y chimeneas. Un recorrido histórico por el barrio obrero y ferroviario San Eugenio*, Santiago, CNCA, 2015, pp. 11-17.
- ICOMOS, "Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimonio Industrial", 2003, recuperado <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NT_agil_Spanish.pdf>.
- Kranzberg, M. y Pursell C. (eds.), *Technology in western civilization*, UK, Oxford University, 1967.
- Lalana J. y Santos L., "Las fronteras del patrimonio industrial", en *Revista Lámpara: patrimonio industrial*, núm 2, 2009, pp. 7-20.
- Lorca, M., "Experiencias y proyecciones del patrimonio industrial chileno. Apuntes", *Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*, vol. 30, núm. 1, 2018. doi.org/10.11144/Javeriana.apc30-1.eppi.
- Ministerio de Educación (MINEDUC), Decreto N°2050 "Monumento nacional en la categoría de Zona Típica o Pintoresca Sector de la maestranza de ferrocarriles San Eugenio y en la categoría de Monumento Histórico "las edificaciones correspondientes a las dos casas de máquinas, dos tornamesas, taller, bodega sur, chimenea industrial y la bodega norte, ubicados en la comuna de Estación Central, Provincia de Santiago, Región Metropolitana", 2007.

- , Decreto N°1030 “Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico el Ramal Ferroviario Talca-Constitución, cuyo trazado cruza las comunas de Talca, Maule, Pencahue y Constitución, Provincia de Talca, VII Región del Maule”, 2007.
- , Decreto N°413 “Declarase Monumento Nacional en la Categoría de Monumento Histórico las construcciones de la Sociedad Industrial de Aisén en la comuna de Coyhaique”, 2009.
- , Decreto N°46 “Declarase Monumento Histórico los edificios de la Maestranza San Bernardo que corresponden al taller central o de armaduría, a la herrería, a la calderería, a la tornamesa y a la portería principal de acceso, ubicados en la comuna de San Bernardo, de la Provincia de Maipo, Región Metropolitana”, 2010.
- , Decreto N°421 “Declárase Monumento Nacional en la categoría de Zona Típica o Pintoresca al ‘Campamento Cerro Sombrero’”, 2014.
- Morales, A., “Historia del ramal Talca-Constitución. Patrimonio e identidad del tren del Maule”, *Plan Maestro Turístico Ramal Talca-Constitución*, María Carolina Casals y María Javiera Errázuriz (coords.), Santiago, Universidad Central, 2013, pp. 133-147.
- Pardo, C., *Turismo y Patrimonio Industrial*, Madrid, Síntesis, 2008.
- Samuel, Raphael, *Teatros de la memoria: pasado y presente en la cultura contemporánea*, Valencia, Universitat de València, 2009.
- Sobrino, J., “Los paisajes históricos de la producción en Sevilla”, *Gremium*, vol. 5, enero-julio, México, 2018, pp. 51-66.
- Thompson, I., “El pasado, presente y futuro del turismo ferroviario en Chile con un enfoque en el Maule”, en María Carolina Casals y María Javiera Errázuriz (coords.), *Plan Maestro Turístico Ramal Talca-Constitución*, Santiago, Universidad Central, 2013, pp. 105-129.