

# ENGRANAJES DE LA MEMORIA

PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO DE LA MAESTRANZA CENTRAL DE SAN BERNARDO

Financia:



GOBIERNO REGIONAL  
METROPOLITANO DE  
SANTIAGO

Producen:



COMITÉ DEFENSA PATRIMONIO  
MAESTRANZA SAN BERNARDO

**RESCATA**  
COLECTIVO / PATRIMONIO

# ENGRANAJES DE LA MEMORIA

PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO CULTURAL DE  
LA MAESTRANZA CENTRAL DE SAN BERNARDO

*“Maestranza Central de los EFE del E. se inició la construcción en el año 1916, siendo director general don Alejandro Guzmán s. jefe de departamento de tracción y maestranzas don Julio Santa María s. m. e ingeniero jefe de la construcción don Rafael Edwards s. se empezó la explotación el año 1920 con don José Aldea s. como ingeniero jefe“.*

Texto placa conmemorativa ubicada en el acceso a la Maestranza Central de San Bernardo, hoy desaparecida.

Este material impreso es resultado del proyecto Puesta en Valor del Patrimonio ferroviario de San Bernardo. Proyecto financiado por Fondo Nacional de Desarrollo Regional 2% cultura, 2015.



COMITÉ DEFENSA PATRIMONIO  
MAESTRANZA SAN BERNARDO

**RESCATA**  
COLECTIVO / PATRIMONIO

Primera edición, enero de 2016

**Editores principales**

Luis Rolando Rojas Morales  
Marcelino Romero Cárdenas

**Editor adjunto**

Andrea Ortega Esquivel

**Entrevistas**

Josselin Amapola Gutiérrez Maureira

**Coordinación de proyecto**

Guillermo Cruces Mendoza

**Investigación de efemérides**

Marcelino Romero Cárdenas

**Colaboradores de investigación**

Marcelo Soto Castro  
Francisca Ramirez Díaz

**Fotografías sección catastro y portada**

Rosario Cobo

**Diagramación**

Luis Rolando Rojas Morales

**Impresión**

Andros Impresores

[www.colectivorescata.wordpress.com](http://www.colectivorescata.wordpress.com)  
[colectivorescata@gmail.com](mailto:colectivorescata@gmail.com)

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
<b>PRIMERA PARTE / ARTÍCULOS, ENSAYOS E INVESTIGACIONES</b>	6
DE “LA LLANURA INMENSA, PEDREGOSA Y DESIERTA” A LA “BELLA CIUDAD”. UN ACERCAMIENTO A LA HISTORIA DE SAN BERNARDO DESDE SU POBLAMIENTO HASTA 1920 Marcelino Romero Cárdenas	7
EL NACIMIENTO, LA VIDA, Y LA MUERTE DE LA MAESTRANZA CENTRAL DE SAN BERNARDO Ian Thomson Newman	13
TRANSFORMACIONES DEL EMPLAZAMIENTO DE LA MAESTRANZA CENTRAL DE SAN BERNARDO Y DE LAS POBLACIONES OBRERA Y BALMACEDA (1891-1930) Dino Rojas Alfaro	17
SAN BERNARDO, CIUDAD FERROVIARIA. CONFIGURACIÓN Y TRANSFORMACIONES DEL PAISAJE PATRIMONIAL EN TORNO AL FERROCARRIL Andrea Ortega Esquivel	21
HACIA UN USO SOSTENIBLE DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO DE SAN BERNARDO Luis Rolando Rojas Morales	27
MAESTRANZA DE SAN BERNARDO: PATRIMONIO FERROVIARIO QUE SE DEBATE ENTRE LA HISTORIA Y EL DESARROLLO URBANO Carolina Ibarra Rojas	29
CENTRO DE DIFUSIÓN DE LA AGROINDUSTRIA Cristina Briño Castro	33
CUESTIÓN DE TERRENO Leonardo Portus	35
<b>SEGUNDA PARTE / CATASTRO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DE LA COMUNA DE SAN BERNARDO</b>	36
<b>TERCERA PARTE / RELATOS, VIVENCIAS Y RECUERDOS</b>	46
Víctor Escobar Mardones	47
Laura González Escobar	49
José Miguel Contreras Soto	53
Bernardo Olguín Pineda	55
Manuel Ahumada Lillo	57
Eduardo Castro Pino	61
Pablo Morales Arias	63
Rolando Orellana Ubal	65
Guillermo Cruces Mendoza	67
Mónica Monsalves León	69
Nelson Morales Pastén	71
José Miguel Contreras Soto_2	73
Gino Servato	75
Yolanda Bustamante Olea	76
Felipe Senler	76
Manuel González Pérez	77
Gabriel Salazar Soto	77

## INTRODUCCIÓN

*“He aquí la adusta y sencilla faz de los ferroviarios, fuerza eminentemente integrante del pueblo de Chile“*

Sepúlveda, Armando (1959).  
Historia social de los ferroviarios.

El patrimonio ferroviario de San Bernardo representa de manera emblemática el auge y declive del proceso de industrialización en Chile. El progreso de la conectividad ferroviaria durante la primera mitad del siglo XX se definió, no sólo como un factor de crecimiento urbano, sino también como el motor del desarrollo económico y social del país. La Maestranza Central de San Bernardo se transformó en el núcleo unificador de las faenas ferroviarias dispersas por todo el territorio chileno, acogiendo a la gran fábrica vinculada, originalmente, a la potencia de la máquina de vapor y, luego, a las modernas locomotoras a *diesel*, desde los espacios interiores de su vanguardista arquitectura racionalista. Asimismo, detonó una expansión urbana hacia el sur en torno a los espacios fabriles con poblaciones obreras para sus trabajadores.

A pesar de las transformaciones y pérdidas, la comunidad local ha mostrado un creciente interés en la conservación del patrimonio ferroviario de San Bernardo. En los grandilocuentes espacios sobrevivientes de la demolición del complejo se manifiesta que, más que un sentimiento de nostalgia sobre una época

pasada, los nuevos habitantes reconocen este patrimonio desde su potencial de revalorización en función del desarrollo local. Existe una demanda social que se materializa en diversos usos autogestionados que le han dado una nueva vida a estos espacios en obsolescencia.

A través de sus habitantes se ha generado continuidad en torno a la memoria de quienes participaron de un proceso que, desde lo local -como un engranaje en la maquinaria principal-, entroncó con la historia del país. Esta memoria constituye una identidad y un sentido de pertenencia que ha perdurado como elemento cohesionador en las generaciones que le han precedido. El remanente físico de aquel complejo industrial es, de hecho, la amalgama que reúne las memorias dispersas.

En ese sentido, la Maestranza, a pesar de su estado actual, es la objetivización de un conjunto de valores que perviven entre los trabajadores, sus familias y todos quienes se identifican con la gesta obrera industrial. Los galpones se han transformado en el espacio convocante de recuerdos que dan sentido a una memoria y una identidad colectiva.

Estado actual de las edificaciones industriales de la Maestranza Central de San Bernardo.  
Fuente: Cristina Briño (2010).



El proyecto “Puesta en valor del patrimonio ferroviario de San Bernardo”, financiado con el Fondo Nacional de Desarrollo Regional 2015 y gestionado por el Comité de Defensa Patrimonio Histórico Maestranza San Bernardo y el Colectivo Rescata, mira al pasado, el presente y el futuro y tiene como objetivo materializar la producción de material impreso de distribución gratuita para la difusión y rescate del patrimonio material, inmaterial y la memoria ferroviaria de la comuna, en un formato de “libro comunitario”, construido colectivamente en base a la generación de instancias de conversación, entrevistas y aporte de material por parte de diversos actores.

Inicialmente, se presentan una serie de artículos realizados por investigadores, ex ferroviarios y otros actores vinculados al legado cultural local asociado al ferrocarril, luego se describen y catalogan los distintos elementos materiales que componen el patrimonio ferroviario de San Bernardo. Finalmente se añaden una serie de relatos emitidos por los protagonistas de la vida maestrancina, en los cuales se recuerda la vida laboral, sindical, deportiva y social vinculada a los rieles de la comuna.

Es importante manifestar un profundo agradecimiento a todos las personas, vecinos y profesionales participantes, a organizaciones como la Junta de Vecinos Villa Los Aromos, El Anden del Recuerdo, la Unión de ferroviarios jubilados y montepiadas de SB, la Cámara de

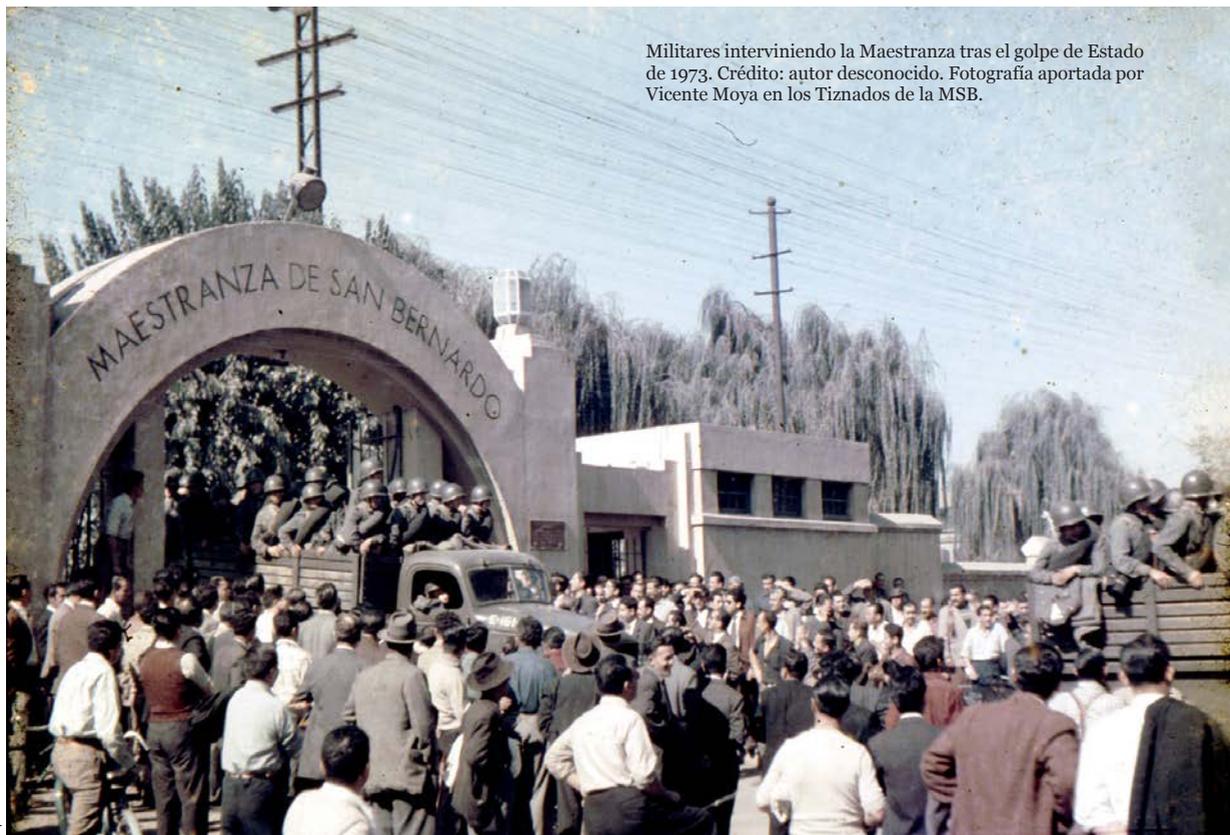
Comercio de SB, programa de Diplomado en Patrimonio PUC, conjuntos *Raky Duam* y Los Caseros, Depto. de Cultura y Turismo de SB, y a cada uno de los miembros de la Corporación Maestranza, quienes hicieron posible este proyecto, permitiendo generar un material útil para el fortalecimiento de la identidad de las nuevas generaciones y de los nuevos habitantes de la comuna de San Bernardo.

*Equipo Editor  
Diciembre de 2015.*



# PRIMERA PARTE

Artículos, ensayos e investigaciones



Militares interviniendo la Maestranza tras el golpe de Estado de 1973. Crédito: autor desconocido. Fotografía aportada por Vicente Moya en los Tiznados de la MSB.

## DE “LA LLANURA INMENSA, PEDREGOSA Y DESIERTA” (1) A LA “BELLA CIUDAD” (2). UN ACERCAMIENTO A LA HISTORIA DE SAN BERNARDO DESDE SU POBLAMIENTO HASTA 1920

Marcelino Romero Cárdenas

San Bernardo, capital de la provincia del Maipo, ubicado a 18 kilómetros al sur de Santiago no siempre fue el paisaje verde que nos es familiar hoy en día, al contrario, su clima predominantemente seco en verano hizo de este lugar, previo a la canalización del río Maipo, un paisaje agreste e inhóspito por siglos “*una verdadera hornaza donde el sol estival*” caldea “*sin contrapeso el sediento pedrero*” (3).

Los territorios que hoy comprenden la comuna vieron transitar a los primeros humanos hacia el 10.000 a.C. como bandas de recolectores y cazadores nómades, y no será hasta el siglo X que empezarán a generarse los primeros asentamientos de lo que hoy conocemos como Cultura Aconcagua, pequeñas aldeas con cierto conocimiento de la irrigación por acequias (4) y dedicados a la agricultura y la alfarería.

Los primeros vestigios de la presencia de estos habitantes en la zona fueron hallados en el

sector del Romeral, sin embargo, nuevas investigaciones han dado a conocer la presencia de más asentamientos siguiendo la ladera norte del río y se han encontrado indicios de un poblamiento algo mayor dentro del perímetro de lo que hoy es la fábrica Carozzi (5). Poseían estas aldeas una misma raíz lingüística con los nativos del sur de Chile, el mapudungun, por lo que fueron denominados por los primeros conquistadores como “gente del norte” o Picunches pueblo que vivió bajo sus propias normas culturales hasta la llegada de los Incas durante las últimas décadas del siglo XV, imperio que avanzó hasta los márgenes del Bio-Bio pero, tras ser rechazados por los Mapuches, establecieron su frontera sur en el río Maipo.

El imperio Inca, o Tawantinsuyo, vendrá a establecer formas de control y dominio al valle propias de una civilización en un estado mayor de organización, lo que queda demostrado en la puesta en marcha de obras



*Plano de Santiago* (1700 ¿?) Autor desconocido, en Archivo Visual de Santiago.  
<http://www.archivovisual.cl/>

viales, como el Camino del Inca y el puente sobre el Maipo, o de regadío, como la acequia vieja del *Inga*, las que integrarán efectivamente el territorio al imperio. Al mismo tiempo, y como resguardo para el asentamiento mayor, que en el futuro sería la ciudad de Santiago, construyen una Huaca-Fortaleza (6), una mezcla entre lugar sagrado y fortín, primer punto defensivo y sitio de observación tanto astronómica como religiosa. Esta edificación será conocida como el Pucará de Chena, ubicada en la cúspide de un fuerte promontorio que da inicio al cordón de cerros, y la cual estaba ligada a centros agrarios y fúnebres como el cementerio Inca ubicado en el sector de Nos.

El emplazamiento significó además la llegada de *mitimaes* a la zona, habitantes de alguna región del imperio y que vinieron a prestar servicio al Inca, quienes se mezclaron con la población local ya pacificada, condición de dominio que sin embargo no sería duradera. En 1532 se inició la ocupación del Perú por parte de los recién llegados conquistadores españoles, quienes al cabo de tres años iniciarán una nueva expedición hacia el sur.

A una primera y frustrada expedición de Diego de Almagro en 1535 se sumó la llegada en 1541 de Pedro de Valdivia al valle del Mapocho quién ocupó la ladera sur del río, sobre el antiguo asentamiento Inca, estableciendo así su intención de abarcar los territorios del llano como lo habían hecho con anterioridad los incaicos.

En principio los caciques locales mantuvieron el dominio sobre estas tierras, sin embargo el estado de beligerancia entre conquistadores y naturales, que estuvo a punto de significar la destrucción total de Santiago a meses de su fundación, empujó a los ibéricos a extender las áreas de denominación a los valles del sur. En línea con la política social, económica y administrativa se dictaron, conforme fue avanzando el estado de la colonización, las órdenes de

encomiendas entregadas entre los primeros conquistadores. Es así como se fija el trazado de las tierras que poseerán los capitanes de la conquista y junto con ella la administración de los “indios” bajo su poder. La encomienda más cercana al llano del Maipo quedó en manos de Juan Jufré, quien legó en herencia sus haciendas a su hijo Luis Jufré en 1578 el cual fijó residencia en Macul (7). No hay mención directa a los suelos adyacentes al Chena hasta la inscripción que hace Mateo de Lepe de estos terrenos hacia 1627 (8).

Fueron los herederos del nieto de Mateo de Lepe, José de Lepe y Córdova, quienes subdividieron los terrenos que una vez fueron el amplio llano del Maipo en dos hijuelas. La hijuela poniente fue vendida en 1732 al yerno de Pedro Gutiérrez de Espejo, José de Perochena y Álvarez de Toledo, mientras que la hijuela oriente no fue vendida hasta 1801 por los herederos de Santiago de Lepe y Toro (nieto de José de Lepe) a Pedro del Villar García (9) y este a su vez, a los pocos años, legó los antiguos terrenos del llano de Lepe al hospital San Juan de Dios (10).

En este transcurso de poco más de dos siglos poco o nada se había llevado a cabo en los terrenos que luego ocuparía la comuna. El pobre paisaje que dominaba el llano hacía de este un lugar de escaso valor agrícola, sumado a esto el “despueble” que había llevado a cabo la encomienda, extrayendo a la escasa población de la zona hacia las labores productivas que los encomenderos y hacendados tenían en otros lugares (11). El principal foco de atención en este período fue el río Maipo del cual se pretendió infructuosamente llevar sus aguas al Mapocho con la finalidad de ir en auxilio de la población de Santiago cuando arreciaba la sequía (12), y por otra parte urgió la instalación de un puente seguro para cruzar el río hacia el sur y que reemplazara las exiguas instalaciones preexistentes desde el dominio Inca, puentes colgantes que cada invierno sufrían los arrebatos del clima invernal (13).

La fundación de San Bernardo solo será posible una vez que se haga efectiva la canalización del Maipo y esta no será llevada a cabo con éxito hasta la llegada de Domingo Eyzaguirre y Arechavala, antiguo vecino de Tango, quien en 1811 fue nombrado Intendente de la Obra del Canal del Maipo faena que, producto de las dilaciones provocadas por la Guerra de Independencia, no se logró concretar hasta el 20 de Agosto de 1820 y si bien aún en 1826 las obras se mantenían incompletas su apertura vendría a ser el inicio definitivo de la transformación definitiva del territorio de un desierto de piedras y tierra seca a un vergel (14). De hecho, es en vista del rumbo que tomaban los acontecimientos en este territorio, ahora irrigado por la canalización del Maipo, que Eyzaguirre propone la creación de una villa la cual se sustentaría en principio con los fondos reunidos de la venta de aguas del Canal San Carlos y de los terrenos regados por él siendo la idea aceptada por el congreso y encargándosele al mismo Eyzaguirre la división del territorio en hijuelas y la proyección de la villa al centro del llano, gestión finalmente concretada, siendo inaugurada la villa con el nombre de San Bernardo, en honor al director supremo, el 9 de febrero de 1821, siendo además la primera ciudad en fundarse bajo la incipiente república de Chile (15), teniendo como primogénita función la de recibir a veteranos y viudas de la guerra de independencia.

La nueva villa de San Bernardo pasó sus primeros años sin embargo bajo un lento crecimiento. La dificultad para llegar al pueblo, sumada al lento proceso de reacomodo de los suelos llevó a las autoridades centrales a generar una ley que permitiera dar un nuevo empuje al poblamiento de la naciente ciudad. Esta ley, ideada una vez más por Eyzaguirre y sancionada en 1830 por el ministro Diego Portales, consistía en otorgar préstamos para la obtención de terrenos y la exclusividad de la villa para la confección de uniformes para el ejército, y si bien, como nos indica el investigador local, Raúl Besoain, esta ley tenía escasas posibilidades de ser llevada a cabo, es este año

el cual se indica para describir el despegue definitivo de la villa, que pasa a ser cabecera del departamento de La Victoria en 1834. En efecto, las cuadras pasan de un valor en 1822 de \$8 a \$100 en 1840 y a \$400 en 1860 (16) debido en primer lugar a la riqueza que va generando el suelo, y segundo, la llegada en 1857 del ferrocarril, que pone al alcance de la aristocracia santiaguina este espacio rural de tranquilo entorno y que pasaría a ser durante la segunda mitad del siglo XIX uno de los balnearios favoritos de la oligarquía capitalina (17).

Durante la Guerra del Pacífico la villa será sitio para la concentración de tropas antes de partir al escenario de la guerra los cuales se suman al recién creado batallón cívico movilizad o de la Victoria, derivado de la brigada cívica de infantería (18), también será San Bernardo depósito de prisioneros peruanos y bolivianos capturados durante el conflicto (19) lo cual vendrá a interrumpir la calma de la ciudad que ve como los prados de la plaza de armas resultan destrozados por las prácticas marciales (20) y como los oficiales peruanos, sometidos bajo juramento, son autorizados a permanecer libres dentro de la villa mezclándose así con las familias del centro.

Culminada la guerra la calma retorna a la ciudad, la cual en casi un siglo no ha experimentado mayores cambios, de hecho, no será hasta 1895 que se logre la apertura del primer hospital, el Parroquial, debido a las urgencias que habían generado la guerra civil del 91 y la desastrosa plaga de cólera. Es también, la última década del siglo XIX, la que ve llegar a la comuna servicios como el eléctrico, telefonía y agua potable.

Hacia el 1900 nos encontramos con un San Bernardo aún cercado por las grandes extensiones de terreno que concentran poderosos fundos como los de las familias Herrera, Mena o García de la Huerta, con un centro urbano apenas escapado de la planificación original y en donde se avencindan destacados apellidos como Barros

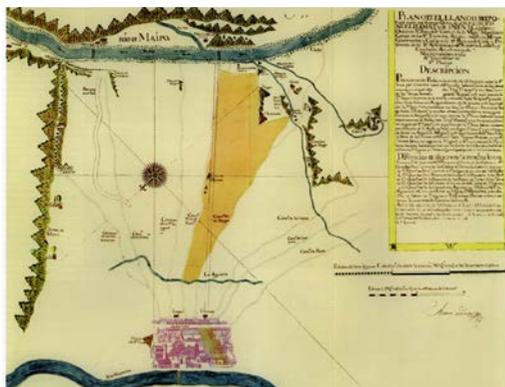
Arana, Urmeneta, Eyzaguirre, Tocornal o Bello (21) amparados en este espacio suficientemente lejos del ajetreo capitalino y suficientemente cerca de la misma capital desde donde se ejerce el poder. Esta misma condición será razón para la instalación en la ciudad de un grupo de artistas de distintas disciplinas que, inspirados en los escritos de Tolstoy, comienzan a cohabitar un mismo espacio en busca de aprendizaje e inspiración para sus obras, autodenominándose como “Colonia Tolstoyana” (22). Augusto D’Halmar, Fernando Santivan, Pablo Burchard, Julio Ortíz de Zarate, entre otros, fueron parte de este experimento que sin embargo el ánimo de sus integrantes a los pocos meses se diluyó entre divisiones y peleas bajo el frío y la lluvia del invierno de 1904. (23)

Es durante la primera década del siglo XX que arriban a la ciudad los primeros inmigrantes árabes provenientes de Palestina (24) estableciéndose así también la hegemonía comercial de la otrora calle del Comercio, hoy Eyzaguirre, consolidándose así mismo un centro con oferta de productos, una población alrededor, dentro del radio fundacional original, con cierta raigambre aristocrática y aparecen trazos de marginalidad en las extensiones poblacionales hacia la Polvareda (Gran Avenida), Ducaud (Tras la estación de trenes) y América.

A pesar de su carácter en general tranquilo, archivos municipales nos hablan también de

problemáticas propias de una sociedad urbana, si bien aún no culmina, por mucho, su conversión de espacio rural en urbe, comienzan a detectarse problemas de congestión y exceso de velocidad de parte de coches y carrozas en las calles aledañas a la plaza de armas, expendio ilegal de alcohol en Santa Marta y en el centro, prostitución cerca del seminario redentorista y delincuencia en el sector de Catemito.

Hacia 1920 San Bernardo es una ciudad con una población censada de poco más de 9000 personas, el doble de la contenida en 1895 pero aún con una densidad baja de cara al espacio total disponible. Es este lugar el que recibirá a la Maestranza y sus cientos de trabajadores, un área de lento crecimiento con una industria escasa más cercana al artesanado, y de carácter más bien lúdico antes que una ciudad habitada por obreros. Será la Maestranza la que vendrá a cambiar radicalmente el paisaje y definirá el tipo de habitante que en adelante será reconocido como san bernardino y con ello definirá también, en lo restante del siglo XX, una identidad y un sentido de pertenencia dual, ligado en primer lugar al centro y su carácter aristocrático tradicionalista, y en segundo lugar obrero especializado, constructor del futuro del país, y cercano a los partidos de clase, relacionado con los espacios ocupados por las poblaciones ferroviarias fuera del centro histórico.



*Plano de el llano del Maipo* de Antonio de Lozada (Archivo Nacional) En “Atlas Cartográfico del Reino de Chile”. Instituto Geográfico Militar, Santiago, Chile. 1981



## LA PRESIDENTE RÍOS. PRIMERA LOCOMOTORA FABRICADA EN LA MAESTRANZA CENTRAL DE SAN BERNARDO



El 1 de Octubre de 1942 es una fecha imborrable para los maestrancinos. Ese día se hizo presente en la Maestranza el recién electo presidente de la republica, Juan Antonio Ríos. Sin embargo, la llegada de un presidente al complejo industrial no es lo más llamativo de esta fecha, dado que no fue el primero ni último en visitar este lugar, sino la gesta que la prensa denominó como la construcción de la primera locomotora fabricada en la Maestranza Central y presentada al público en aquella ocasión. La locomotora tipo W, de trocha métrica, N°3557

nombrada “Presidente Ríos”, fue la primera de una serie de máquinas armadas primordialmente con piezas elaboradas en la misma Maestranza, exceptuando aquellos elementos que por ser patentados o por carencia de materia prima no podían ser fabricados en Chile. La ceremonia que contó con los discursos del ingeniero jefe Rubén Veloso y del diputado radical Raúl Brañes, además del mismo presidente, culminó con una cena en honor a Juan Antonio Ríos. Esta “...demostración de la eficiencia del personal que labora en San Bernardo” constituyó una de las memorias emblemáticas de mayor significación para los maestrancinos, la materialización de un objetivo perseguido desde 1926 el cual llenó de orgullo a sus trabajadores.

### Bibliografía

- Revista En Viaje, Ed. Ferrocarriles del Estado, Año X, N°111, Santiago de Chile, Enero 1943.
- “S. E. en la Maestranza”, Diario La Opinión, Año XXX, N°3467, San Bernardo, Chile, 3 de Octubre 1942.
- Francisco Cruz A. “Estudio crítico sobre la Maestranza Central de San Bernardo” en Anales Instituto Ingenieros de Chile N°7 Año XXVI, Santiago de Chile, Julio 1926.
- La Maestranza Central de San Bernardo: 25 años 1920-1945 Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, Santiago de Chile, 1945.

## SOR CAMILA ÁLVAREZ



La exposición de los trabajadores de la Maestranza Central a labores delicadas, que conllevaban además serios peligros, llevó a la necesidad de contar con un sistema de salud que estuviera dirigido a tratar estos potenciales accidentes, además de dar atención a los trabajadores enfermos. Se acordó así, la construcción de un pabellón con tres salas de uso exclusivo para los maestrancinos y que tuvo como una de las principales gestoras a Sor Camila Álvarez, monja de la Orden de Santa Ana, quien destacó en la historia de los maestrancinos por su asistencia y prestancia en el auxilio de los trabajadores, entre quienes despertó grandes simpatías, y que le llevó a ser considerada como la primera mujer maestrancina en San Bernardo.

Imágenes: aporte de Guillermo Cruces.

## **EL NACIMIENTO, LA VIDA Y LA MUERTE DE LA MAESTRANZA CENTRAL DE SAN BERNARDO**

**Ian Thomson Newman**

### **La situación de locomotoras antes de la Maestranza de San Bernardo (MSB)**

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) se constituyó el 4 de enero de 1884, por una fusión de las empresas ferroviarias estatales pre-existentes, es decir, del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso (FCSV) y del Ferrocarril del Sur (FCS), el que fue repartido en diferentes secciones. Esto condujo a las distintas zonas operativas de la recién formada EFE, las que, una vez que la línea central se hubiera extendido al sur de Temuco, eran: I: Santiago a Valparaíso, y ramales; II: Santiago a Talca, y ramales; III: Talca a Temuco, con ramales, incluido el a Talcahuano, y; IV: Temuco al sur, con ramales. Posteriormente, la IV Zona se incorporó en la III. Cada zona tuvo su propia maestranza donde se efectuaron reparaciones a las locomotoras asignadas a ella, generando costos mucho más altos que en otros países, por las consiguientes pérdida de economías de escala (1). A lo menos, en una fuente se señala que “en cada una de ellas se fabrican repuestos para todo el material rodante que circula en la línea”. La respuesta de EFE a esa situación fue una decisión, facultada por un decreto supremo del año 1913, de levantar una nueva maestranza central, en un sector, por determinar, de buena accesibilidad.

Los altos costos de conservación de las locomotoras tenían también otra raíz, es decir, la multiplicidad de orígenes de las máquinas. El FCSV había confiado en equipos de origen, o inspiración, británico, mientras el FCS había preferido los de origen estadounidense. Un intento gubernamental de normalizarlos no dio el resultado esperado y

EFE persiguió una política, o quizás una falta de política, de encargar pequeños lotes de locomotoras, a veces de fabricantes británicos y otras veces de norteamericanos, hasta principios del siglo XX (2). Luego, durante un lapso corto, entre 1905 y 1907, adquirió cantidades masivas de locomotoras en Alemania, especialmente de la empresa Borsig, de Berlín, en circunstancias que generaron algunas sospechas (3).

Luego, una política coherente se implantó, mediante la cual EFE especificó las locomotoras que quisiera adquirir, la construcción de cantidades relativamente significativas de las cuales fue licitada y adjudicada al fabricante que hiciera la oferta más conveniente. Esto dio como resultado, primero, la compra de muchas máquinas en Gran Bretaña (Escocia), de tipos 57 y 58, luego en Alemania, de los mismos tipos, seguidas por otras de los Estados Unidos, de los tipos 70 y 80. Esa política lógica fue interrumpida por sucesos puntuales, como una disposición gubernamental de preferir fabricantes nacionales, de mayores costos, en la década de 1910, de la disposición de Alemania de ofrecer locomotoras en trueque por otros productos, en la década de 1930, y de una casi obligación de hacer compras en los Estados Unidos, una vez que Gran Bretaña y Alemania hubiesen entrado en un conflicto bélico, en 1939 (4). El último pedido de locomotoras a vapor fue adjudicado, en 1952 a la Mitsubishi Heavy Industries (Reformed), de Japón. En 1916, las 589 locomotoras de trocha ancha de la Red Sur eran de 65 tipos diferentes pero cuarenta años más tarde, a fines de la época de primacía de la tracción a vapor había 511, divididas entre solo 28 tipos.

## La puesta en marcha de la MSB

En diciembre de 1914, EFE finalizó la compra de un terreno de 121 hectáreas en la localidad de San Bernardo, a unos 16 km al sur de la Estación Central de Santiago, más, que en el mismo año, se había abierto un concurso de planos y proyectos para la maestranza central, el que fue ganado por la empresa estadounidense Niles Bement Pond Cía., la que, posteriormente, se encargó de administrar su construcción. El proyecto no fue implantado en su totalidad y sufrió algunos ajustes, como la construcción de galpones en hormigón armado más bien que con estructura metálica. La MSB se puso en marcha el 1 de abril del 1920, todavía faltando componentes importantes, como el taller de frenos.

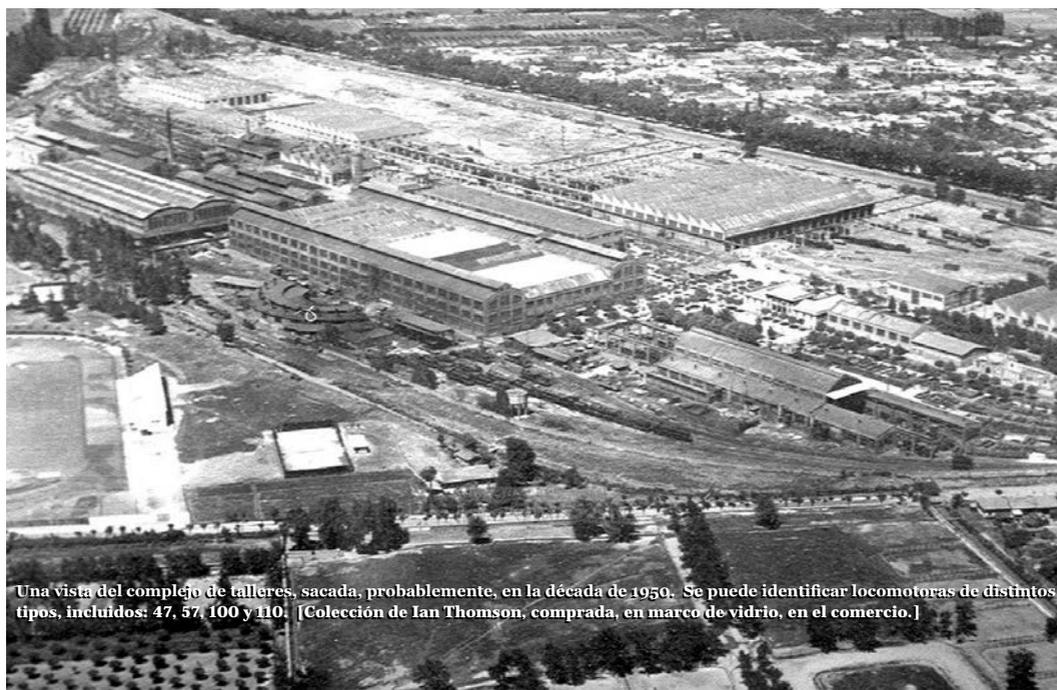
El sistema de clasificación de las reparaciones de locomotoras de EFE adoptó un orden ascendente, de modo que, por ejemplo, una reparación de grado 3 fue de mayor envergadura que una de grado 2. En general, la MSB asumió responsabilidad de las reparaciones de 3º y 4º grado. Su impacto inicial fue fundamental en la II Zona y luego también en la III. Al llegar a 1927, las maestranzas zonales ya se dedicaron exclusivamente a reparaciones de grado 2. (\*)

El proyecto de la MSB contemplaba talleres para la reparación de coches y carros, algunas obras gruesas de los cuales se realizaron, por una licitación efectuada en 1929, pero no prestaron servicios. Solo muy esporádicamente material rodante no motriz fue reparado en la MSB, como algunos coches reconstruidos en la década de 1980.

El área cubierta por la MSB era de 50 hectáreas, con siete hectáreas ocupadas por distintos talleres y oficinas, integrados entre sí en un sistema coordinado.

## La construcción y reconstrucción de locomotoras

La misión de la MSB fue la reparación de locomotoras pero, también, a ella se atribuye la construcción de algunas, de tipo W, modelo 2 8 2, trocha métrica, y números 3557 al 3563. La primera de esas, que portaba el nombre "Presidente Ríos" y cuyo tender aún existe en Baquedano en la II Región, parece haber sido armada, en 1942, utilizando piezas de máquinas del mismo tipo adquiridas en los U.S.A., como repuestos, y las demás en 1944/45, ocupando algunos componentes importados, de la misma procedencia. La única otra locomotora que



Una vista del complejo de talleres, sacada, probablemente, en la década de 1930. Se puede identificar locomotoras de distintos tipos, incluidos: 47, 57, 100 y 110. [Colección de Ian Thomson, comprada, en marco de vidrio, en el comercio.]

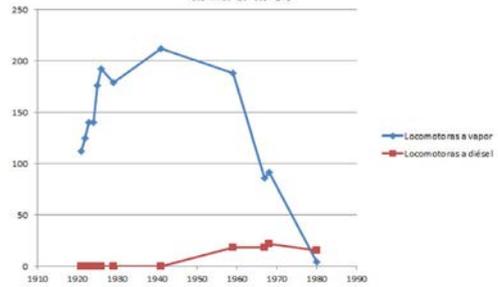
se podría atribuir a la MSB es una pequeña máquina, de trocha 60 cm, armada (pero nunca terminada) por aprendices sobre un chasis obtenido de una locomotora fabricada por la empresa alemana Krupp. Esta se conserva aún en una parcela en el Cajón del Maipo.

Además, la MSB llevó a cabo algunas modificaciones importantes y, a veces, complejas, a locomotoras construidas en otras partes, como la conversión, en la década de 1920, de dos máquinas de tipo 57 y disposición de ruedas 2 6 0, al tipo 57R y ruedas 2 6 2 y, en 1945, el retrocambio, de métrica a ancha, de dos locomotoras a cremallera, de tipo “U”. A lo largo de los años, en la MSB se instalaron recalentadoras en las calderas de muchas locomotoras, las que tuvieron sus válvulas planas, de admisión de vapor a los cilindros, sustituidas por otras a pistón (4).

### El declive de la MSB

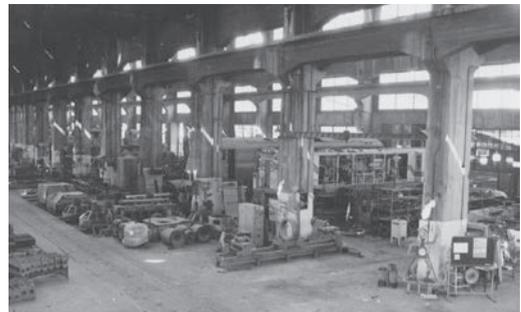
Hasta principios de la década de 1960, la MSB regularmente reparaba anualmente unas 200 locomotoras, casi todas a vapor, procedentes principalmente de las zonas II y III, pero también de la Red Norte, de trocha métrica, las que se transportaban por carro transportador, de trocha ancha, desde La Calera. La producción bajó significativamente tras la implantación, a mediados de esa década, del Plan de Modernización de EFE, que incluía, entre otras materias, la electrificación de la línea principal de la Red Sur entre Santiago y Chillán y la dieselización de las operaciones no atendidas eléctricamente. La electrificación se extendió posteriormente a Concepción y Metreco y, al llegar a 1984, el resto de lo que quedaba de la Red, que había sufrido el cierre de muchos ramales, fue operado por locomotoras, o buscarriles, a *diesel*. Una locomotora a *diesel*, por su mayor poder tractivo y recorrido anual, pudo reemplazar hasta tres de las a vapor, y correr unos 320.000 km entre visitas a una maestraza principal, en lugar de los 140.000 km de una a vapor. Claramente, el futuro de la MSB no era prometedor, y, de todos modos, los automotores y locomotoras eléctricos fueron atendidos en otras maestranzas (Véase el gráfico 1).

Gráfico 1: la tendencia en la producción de la MSB, 1921 a 1980



Nota: las cifras de 1980 son estimaciones. Fuentes: (I. Thomson), Adios to the San Bernardo Locomotive Works, Locomotives International, ediciones 32 y 33, Clevedon, Inglaterra.

Las locomotoras a vapor fueron devueltas reparadas a sus zonas de operación en el sur en convoyes, llamados “trenes de locomotoras”. Por un par de años alrededor de 1977, fueron devueltas pintadas marrón, supuestamente por una falta de pintura negra en el almacén. En esa época, se repararon solo algunas pocas locomotoras a vapor, exclusivamente de los tipos 57, 70 y 80, y en los patios de la MSB se acumularon una verdadera flota de otras, enviadas para reparaciones que nunca iban a efectuarse. Esas máquinas fueron llevadas a San Antonio y allí desarmadas para chatarra que se exportó a Asia. Luego, el espacio que habían ocupado fue aprovechado por largas líneas de coches y buscarriles, cuyo destino fue parecido.



Esta vista muestra el antiguo taller vapor en sus últimos días, en junio de 1995, ya convertido en taller diesel, por la extinción de la tracción a vapor y la destrucción del original taller *diesel* por el terremoto de marzo de 1985. Visibles son una locomotora de tipo D-160XX y otra de D-180XX. [Foto: Ian Thomson.]



La última locomotora a vapor reparada para servicios normales habría sido una de tipo 57, a principios de 1980. Posteriormente, se atendió, en 1984, la N° 903, una 2 8 2 grande, para servicios especiales, y, en 1985, la N° 489, una pequeña 0 6 0T, que iba a volver a ocuparse en maniobras en la Maestranza, pero eso nunca sucedió. El terremoto de marzo, 1985, derrumbó el techo del taller diésel y, luego, todas las reparaciones se efectuaron en el antiguo taller vapor, hecho de un indestructible hormigón armado, 65 años antes.

La última locomotora reparada en la MSB fue la DT 12113, una máquina a diésel, de ruedas Co Co, trocha métrica y marca ALCO, que fue despachada y devuelta al Ferrocarril Transandino el 20 de junio de 1995.

Un grupo de socios fundadores de la ACCPF, incluidos: Dietrich Angerstein, Sergio Barriga, Jonás Figueroa e hijo, Hugo Jeria, Roberto McKenzie, Ian Thomson e hija, José Zagal e hijos, juntos con el equipo de mecánicos, coordinado por José Segovia, que recién había reparado la locomotora N° 903, se posan, en agosto de 1984, delante de esta. La locomotora acabó de ser retirada del taller vapor y colocada en una vía techada habitualmente usada para finalizar las reparaciones y la realización de las primeras pruebas. La locomotora lleva un disco numeral, identificándola de tipo 90, en que se ven las letras "MSB", significando "Maestranza de San Bernardo". [Sacada por Alberto Araneda, usando la cámara de Ian Thomson.]



La última locomotora a vapor reparada en la Maestranza fue la de número 489, una máquina de patio de tipo 56. Fue atendida a mediados de 1985, con la idea de que volviera a ocuparse en maniobras en los patios del recinto, lo que nunca ocurrió en la práctica. Fue aprovechada por la ACCPF para capacitar a sus socios en la operación de locomotoras a vapor y tuvo su momento de gloria el 1 de abril del año 1987, cuando fue ubicada en una de las vías de la Estación Alameda, ya caldeada, con el fin de que su pito sonara en el momento en que la comitiva del Papa pasaba, rumbo del aeropuerto. [Foto: Ian Thomson.]

(\*) El cuadro señala que en la maestranza de Barón durante 1921 y 1922 se seguía realizando muchas reparaciones de 4º grado, lo que no tiene una explicación evidente, salvo que se incluyan en los totales unas 30 locomotoras a vapor recibidos de los U.S.A. en formato c.k.d., siendo armadas en esa maestranza.

- (1) Iriarte, 1943, op. cit.
- (2) Iriarte, 1943, op. cit.
- (3) I. Thomson, Red Norte: la historia de los ferrocarriles del Norte Chileno, Instituto de Ingenieros, Santiago, 2003.

## **TRANSFORMACIONES DEL EMPLAZAMIENTO DE LA MAESTRANZA CENTRAL DE SAN BERNARDO Y DE LAS POBLACIONES OBRERA Y BALMACEDA (1891-1930)**

**Dino Rojas Alfaro**

El presente artículo tiene por objetivo hacer un bosquejo de los procesos de transformación vividos en los terrenos donde se construyó y funcionó la Maestranza Central de San Bernardo, y de aquellos donde se emplazan las poblaciones Obrera y Balmaceda, desde su origen como terrenos agrícolas hasta su urbanización e incorporación dentro de los límites de la ciudad. Este análisis se hace a través del estudio de una serie de productos cartográficos históricos, de los registros de bienes raíces y de otras fuentes documentales.

A inicios del decenio de 1890, la ciudad de San Bernardo se encontraba rodeada de una serie de propiedades agrícolas de diversos tamaños, entre las que destacaban: al poniente, las hijuelas Oriente, La Obra y Las Casas de la hacienda Chena; al norte, la Viña San Bernardo; al oriente las chacras Ducaud y El Molino; y al sur, la chacra Los Nogales y el fundo Cerro Negro.

En 1891 el Congreso aprueba la Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades, la que a través de la creación de una serie de municipios, logra una mejor división administrativa del territorio. Además, las nuevas atribuciones entregaron una serie de herramientas a los municipios para mejorar la administración de sus comunas, las que permitieron, en parte, acelerar los procesos de crecimiento de las áreas urbanas del país.

En el caso de la Municipalidad de San Bernardo, las nuevas atribuciones con las que cuenta se verán reflejadas en la apertura de nuevas calles y la formación de nuevas poblaciones en terrenos pertenecientes a las propiedades agrícolas antes mencionadas. En esta ocasión el análisis centrará la atención en los terrenos correspon-

dientes al fundo Cerro Negro y a la chacra Los Nogales, propiedades en las cuales se desarrolló el proyecto de la Maestranza y las poblaciones.

En el año de 1892 Don Moisés Errázuriz compra una parte del fundo Cerro Negro que se encontraba al poniente de la línea del ferrocarril al sur, al año siguiente lotea esta propiedad dando origen a la Población Esmeralda. En la etapa inicial de esta población se abren tres calles, una que prolonga la de Barros Arana hacia el sur de la calle San José, otra que conecta la calle José Joaquín Pérez con la línea del tren y una tercera, al poniente de la vía férrea, la que llevará por nombre Avenida Portales y que será el punto de partida para la apertura, años después, de una avenida que unirá las estaciones de San Bernardo y la de Nos. La apertura de esta vía mejorará las condiciones de acceso a un número de propiedades que colindan con la línea del ferrocarril, algo que será de importancia para la formación de una de las poblaciones de ferroviarias años más tarde.

Durante los años siguientes, el sector no tuvo mayores cambios y la propiedad del fundo Cerro Negro pasó por varias manos, hasta que en 1903 Carlos Rogers adquiere una parte de éste fundo, una porción que se extiende de oriente a poniente entre el camino de Los Morros y la vía férrea, colindante con una propiedad que Ferrocarriles del Estado poseía en el lugar. Estos terrenos fueron medianamente explotados con fines agrícolas y permanecieron en propiedad de la familia Rogers hasta el año 1914 en que fueron adquiridos por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La Empresa, que desde el año 1909 viene barajando la idea de construir una

Maestranza Central moderna para mejorar el sistema de mantención de su material rodante, a través del Decreto Supremo N° 152 del 25 de febrero de 1913, ordena la construcción de una Maestranza Central y además decide hacer una invitación pública a los mejores ingenieros de Europa y Estados Unidos a fin de preparar los planos para la construcción de ésta.

El primer premio, que ascendió a la suma de 4000 £, fue para Casa Niles Bement Pond Cia de Estados Unidos. Sin embargo, este proyecto fue planteado en base al estado de desarrollo de la industria ferroviaria Norteamericana, por lo que su realización en Chile sufrió varios contratiempos y transformaciones. Para el desarrollo del proyecto, la Empresa buscó terrenos que se encontraran cercanos al ferrocarril central y a alguna estación importante. Esto llevó a que la empresa se decidiera por adquirir los terrenos del fundo Cerro Negro, al sur de la Estación de San Bernardo, comprando el 29 de diciembre de 1914 120 ha. del fundo y además una faja 12.224 m<sup>2</sup> para la construcción de un desvío desde la estación de San Bernardo a los terrenos comprados, todo por un costo de \$534.336 de la época.

Las obras de construcción son llevadas a cabo por la Compañía Holandesa para obras en concreto armado y dirigidas por el ingeniero chileno Rafael Edwards Sutil. En una primera etapa, entre 1916 y 1918 se desvía el canal Ochagavía y se construyen los talleres de locomotoras, herrería, fundición, la bodega y taller de moldes, los almacenes, guardarropas y administración entre otras cosas. Posteriormente entre 1918 y 1920, se construyen otros talleres e instalaciones para el mantenimiento de coches, siendo estas obras entregadas a la explotación en abril de 1920.

Bajo la dirección del ingeniero jefe Don José Aldea, las labores en la Maestranza se inician trasladando a ella a parte del personal de la Maestranza Santiago y, tiempo después, a personal de las Maestranzas de Concepción y de Barón. Este grupo de

trabajadores que llegaron a San Bernardo, solos o con sus familias, ocuparon rápidamente todas las propiedades que se encontraban en arriendo en la ciudad, lo que llevó a plantearse la necesidad de construir viviendas para los trabajadores de la nueva usina.



Imagen 1: Taller de Fundición. Fuente: Anales del Instituto de Ingenieros de Chile, 1921.

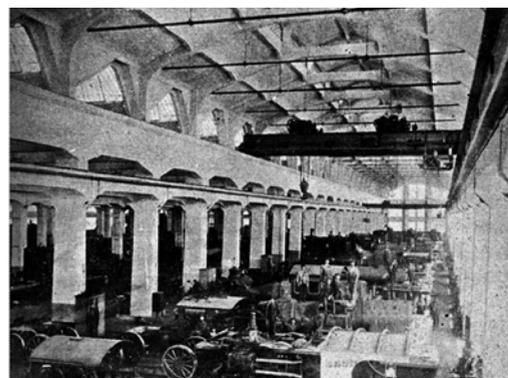


Imagen 2: Taller de Locomotoras. Fuente: Anales del Instituto de Ingenieros de Chile, 1921.

## La Población Obrera

El proyecto original de la Maestranza Central consideraba la construcción de una población para su personal, que se construiría al oriente de las faenas y que estaría comunicada directamente con los talleres, con viviendas que serían arrendadas a los trabajadores.

Esta suerte de inquilinaje, sumado a lo aisladas que quedarían las casas del resto de la ciudad, no fueron del total agrado de los obreros, lo que llevó a que estos se organizaran para conseguir por su cuenta la casa propia. Se conformó entonces un Comité compuesto por los obreros Juan Bautista Cid, Gregorio Jaime, Eliseo Gallardo, Tiburcio Aguayo, Eduardo Yáñez, Ramón Rosales, Eduardo Jara y Carlos Sanhueza, los que se dieron el trabajo de reunir los fondos requeridos para el proyecto y encontrar un lugar apropiado para construirlo.

La iniciativa de construir una población para los obreros de la Maestranza de San Bernardo por ellos mismos, fue destacada tanto por la prensa como por las autoridades de la época como un ejemplo a seguir por los trabajadores de Chile. Una de las primeras personas que apoyó la iniciativa fue Guillermo Martínez, propietario de la chacra Los Nogales, quien les ofreció parte de los terrenos de su chacra al poniente de la Maestranza, los que daban a la esquina de la Avenida Nogales con la recientemente abierta Avenida Portales. Esto, con todas las facilidades de pago, además de donarles los terrenos para la construcción de una plaza para la futura población.

El impulso tomado por el proyecto hizo que la Empresa de Ferrocarriles y la Caja de Retiro y Previsión Social de Ferrocarriles se interesen en apoyar al comité. Así, el 30 de enero de 1924, con la presencia del Presidente de la República don Arturo Alessandri Palma, se colocó la primera piedra de la Población Obrera de San Bernardo, la cual originalmente se componía de 132 sitios, en los cuales se construyeron 30 tipos distintos de casas de 3, 4 o 5 habitaciones. Según la prensa de la época, para disminuir algunos de los costos de la obra se decidió, por ejemplo, hacer los ladrillos en el mismo lugar de la obra además de la participación de algunos obreros de la Maestranza en la construcción de las casas.

## **La Población Balmaceda**

En el año 1925 la Sociedad Humberto Pizarro y Compañía Limitada compró parte del predio pertenecientes a la chacra El Mirador, ubicados al oriente de la ciudad de San Bernardo y al norte de la recién construida Maestranza Central, con el fin de desarrollar un proyecto inmobiliario en este sitio.

Ese mismo año son presentados a la Municipalidad los planos del proyecto y se solicita que estos terrenos, que en el pasado pertenecieron al fundo Cerro Negro y que fueron usados esporádicamente en labores agrícolas, sean considerados dentro de los límites urbanos de la ciudad.

El proyecto nació con el nombre de Población El Mirador, realizándose los primeros trabajos relacionados con el trazado de las calles y la modificación del cauce del canal Ochagavía.

A principios de 1926 el proyecto se acogió a los beneficios de la Ley 308 de Habitación Barata, en una carta del 23 de enero de ese año, el señor Ministro de Higiene, Asistencia y Previsión Social, Lucio Córdova, comunicaba al Presidente del Comité Departamental de Arrendatarios de San Bernardo, Pedro Moyano Aros, que en la sesión anterior del Consejo se aceptó la totalidad del proyecto presentado por Pizarro y Cía. para la construcción de 240 casas en la población Obrera El Mirador de San Bernardo.

La construcción de las 240 casas fue financiada por la Caja de Crédito Hipotecario y por la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado, con un valor promedio por casa de \$19.580 de la época. Del total de las viviendas construidas, 210 estaban pensadas exclusivamente para obreros y empleados ferroviarios, las 30 restantes estaban disponibles para ser adquiridas por trabajadores externos a la empresa.

En 1929, con el fin de facilitar la adquisición de las viviendas por parte, tanto de los obreros de la Maestranza como de otras industrias, se



Imagen 3: casas de la Población Obrera, 1929. Fuente: Archivo Histórico Comunal de San Bernardo.



Imagen 4: casas de la Población Obrera, 1929. Fuente: Archivo Histórico Comunal de San Bernardo.

constituyó la Sociedad Cooperativa de Habitaciones Baratas “Presidente Balmaceda” Limitada, la que adquiere la población por la suma de \$5.280.100 y a la vez le cambia el nombre a la población por el de Población Balmaceda.

Durante los años siguientes, tanto en las poblaciones Obrera como Balmaceda se constituyeron Comités de Adelanto para mejorar distintos aspectos de cada población. Por otra parte, el desarrollo que presentó la Maestranza Central la llevó a ocupar nuevos terrenos dentro de los contornos de la ciudad de San Bernardo a través de la construcción de nuevas instalaciones para el desarrollo de diversas labores (pozo de ripio, estanque decantador y el estadio Maestranza) y a través de la formación de nuevas poblaciones, como es el caso de la población Ernesto Merino Segura en los terrenos de la chacra La Lata.



Imagen 5: calle de la Población Balmaceda, de fondo el taller de fundición y el de locomotora, 1929. Fuente: Archivo Histórico Comunal de San Bernardo.

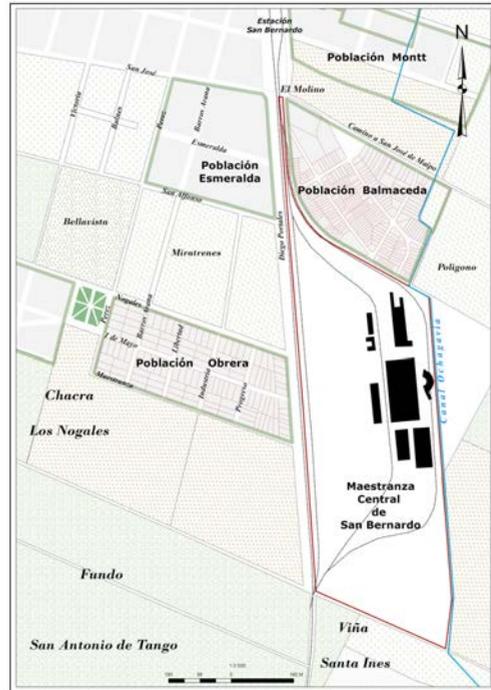


Imagen 6: Ubicación de la Maestranza Central de San Bernardo y las poblaciones Obrera y Balmaceda, 1930. Fuente: Elaboración propia.

### Bibliografía

- Anales del Instituto de Ingenieros de Chile, N° 6, 7 y 12.
- Boletín de la caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado, 1924.
- El Diario Ilustrado, 31 de enero de 1924.
- La Nación, 13 de enero de 1924.
- La Maestranza de San Bernardo, crisol del esfuerzo ferroviario, revista En Viaje, Santiago, junio 1943.
- Notarios de Santiago, volúmenes varios, 1900-1914.
- Registro Conservador de Bienes Raíces de San Bernardo, volúmenes varios, 1890-1914.
- Revista de la Habitación, varios números, Santiago 1924-1927.
- Oficios recibidos, Ilustre Municipalidad de San Bernardo, 1925.

## **SAN BERNARDO, CIUDAD FERROVIARIA. CONFIGURACIÓN Y TRANSFORMACIONES DEL PAISAJE PATRIMONIAL EN TORNO AL FERROCARRIL**

**Andrea Ortega Esquivel**

Se presenta una síntesis de la configuración del paisaje patrimonial en torno a la infraestructura del ferrocarril en San Bernardo, basada en la tesis de magister de la autora. Durante siglo XX, la Maestranza Central se transformó en el centro y motor de la vida urbana de San Bernardo y, junto a su desindustrialización, las transformaciones urbanas generaron grandes pérdidas. Sin embargo, ha surgido una nueva identidad desde generaciones que reconocen este legado como parte de su patrimonio cultural y revelan su potencial de uso social.

### **Configuración de un paisaje urbano ferroviario**

Desde la construcción del Ferrocarril al Sur (1855-1913) y la inauguración de la Estación de San Bernardo (1857) (Alliende, 1933), la ciudad más cercana al sur de la capital (1) comenzó a experimentar importantes transformaciones. Al día siguiente de su inauguración comenzaron los viajes normales entre ambas zonas urbanas, con cinco frecuencias diarias (Besoain, 1995). Así comenzó el desarrollo urbano de San Bernardo, evidenciado en el mejoramiento de su equipamiento público, como la construcción de una nueva iglesia, mercado y la construcción del edificio de la estación (1868), de planta rectangular y un corredor estilo colonial, similar al primer edificio construido en la Estación Central de Santiago (Fig. 1-2). Luego, en 1898 se abrió la Plazuela de la Estación, lo que contribuyó a convertir este lugar en un atractivo paseo (ibid: 90). A fines de siglo, la ciudad contaba con una serie de condiciones que la hicieron “lugar placentero para vivir”, sumado a sus condiciones ambientales: “con un aire más fresco, hacían de San Bernardo el lugar preferido por la aristocracia santiaguina para veranear” (ibid: 92).



Fig. 1 y 2: Primer edificio Estación Central, 1860 y Estación San Bernardo, 1857. Fuente: Archivo Fotográfico EFE.

Asimismo, en 1908 se inauguró el ferrocarril eléctrico o tranvías entre Santiago y San Bernardo a través del “Camino de la Polvareda”. Este medio de transporte fue la competencia, tanto en precio como en tiempo de viaje, del ferrocarril (Besoain, 1995: 123), lo que generó un incipiente desarrollo urbano en torno a la conectividad de ambas infraestructuras, consolidado a mediados de siglo XX.

Con la instalación de la Maestranza Central de San Bernardo (MCSB) la ciudad se expandió y reconfiguró, transformándose el gran espacio productivo en el centro y motor de la vida urbana. La MCSB surgió en 1899, cuando Ferrocarriles del Estado definió que las maestranzas no sólo debían producir, sino también garantizar “la salud y vida de los empleados y obreros

que en ellas trabajaban” (Vasallo y Matus, 1943: 222). En ese contexto, en 1914 se adquirieron 121.224 ha. para instalar una serie de talleres y una población obrera. Los edificios fueron construidos por la “Compañía Holandesa para Obras”, la que entregó el conjunto en 1918 y comenzando sus labores en 1920.

El edificio principal fue el Taller de Locomotoras, con tres naves centrales y dos laterales, cada una de ellas con puentes grúa donde se movían las piezas para el armado y reparación. La nave de mayor demanda fue la de Calderería, donde se reparaban los calderos a vapor. Otros eran el Taller de Fundición, de Herrería, el Almacén y la Sub-Estación de Energía Eléctrica (ibid: 142). Jorge Álvarez (2), quien trabajó en la MCSB entre 1941 y 1973, hizo carrera en Ferrocarriles. Llegó a ser Jefe de Taller Mecánico de Locomotoras (Fig. 3) y luego Inspector en la Dirección General de Ferrocarriles:

*“De acuerdo a la especialidad se dividía en trabajo. Habían grupos que se especializaban en reparar cierta parte de la locomotora. Pero la tecnología no era como ahora. Por ejemplo, en el Taller de Calderería los calderos eran con agua y carbón, no a bencina como ahora”.*

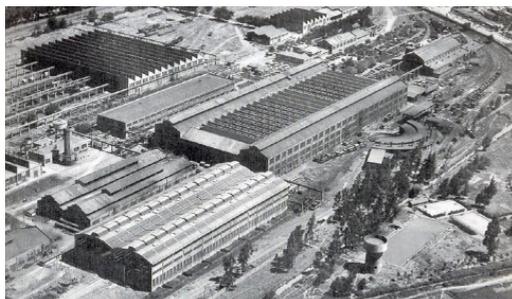


Fig. 3: Vista aérea de la MCSB. Fuente: Moraga, 2001.

En sus orígenes aconteció su mayor productividad, dado que sus primeros trabajadores eran especialistas traídos desde las Maestranzas de Concepción y Temuco (Besoain, 1995). Hasta mediados de siglo XX la MCSB continuó creciendo, llegando a contar 2.000

obreros (3), lo que influyó en todas las demás actividades de la ciudad.

El paisaje urbano construido al alero de la MCSB surgió desde 1924 cuando el Presidente Alessandri colocó la primera piedra de la primera población para sus obreros. La Población Obrera Ferroviaria Sur, conocida como “Guarello”, se inauguró en 1930 con una plaza que se denominó “Ángel Guarello”, en recuerdo del político defensor de los obreros. El conjunto posee amplias calles y acequias, amplias viviendas de un piso, de fachada continua y aisladas, con y sin antejardín. Sus fachadas poseen dinteles de arco de medio punto, techumbres de tejas de Chena y sólo aquellas que enfrentan Av. Portales están definidas como Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) en el PRC de San Bernardo.

A esta población siguió la Población Balmaceda, construida en 1926. El proyecto fue promovido por el Alcalde Arturo Dagnino, calle que lleva su nombre en la misma población. Es un conjunto de viviendas pareadas y aisladas de un nivel, con amplios antejardines y tejas de Chena. Poseen una línea edificatoria común, poseen porche o un característico dintel. Su trazado está definido por dos calles paralelas, con dos pasajes peatonales transversales y el espacio público de la “Plazuela Gabriela Mistral”. Jorge Álvarez, habitante de la Población Balmaceda desde 1941, relata:

*“Aquí al lado estaba la Maestranza. El trabajo para mí estaba a un paso (...) Esta población fue construida para los trabajadores de la Maestranza, pero no vivíamos solo ferroviarios”.*

El crecimiento de la MCSB trajo como consecuencia, en 1953, la construcción de la Población Merino Segura. Ubicada en la antigua chacra “La Lata” (Besoain, 1995), fue construida por etapas, su trama de calles y pasajes convergen en el espacio público conocido como “Plaza La Lata”, que organiza la diversidad tipológica del conjunto de uno y dos niveles, pareadas, con antejardín y algunas con patio.



Fig.4: Imágenes de las poblaciones para ferroviarios construidas en San Bernardo. De izquierda a derecha, Población Maestranza Sur, Población Balmaceda y Población Merino Segura. Fuente: Propia.

En este contexto, más allá de los lazos laborales generados al interior de la industria, surgieron vínculos sociales desde las poblaciones ferroviarias (Fig.4) (4). Las relaciones barriales se facilitaron desde las organizaciones sociales de cada unidad vecinal y el espacio público de encuentro principal fueron sus plazas, espacios públicos centrales de cada urbanización.

Además de estas poblaciones, en otros sectores de la ciudad también habitaron ferroviarios (5) y, por otro lado, sobre el patrimonio ferroviario sociodeportivo, la MCSB tenía un Estadio Ferroviario, hoy Estadio Vulco. Asimismo, el Gimnasio Ferroviario, ubicado hacia el centro histórico de la ciudad, fue un hito social como sede del Consejo Obrero Ferroviario y para construirlo los trabajadores consiguieron subvención estatal.

Así comenzó a constituirse este paisaje cultural urbano y San Bernardo se consolidó como “ciudad ferroviaria”. La Maestranza, en vínculo con el entorno residencial aledaño, tanto por su “calidad de gran empresa, como por su gente, se convirtió por años en algo así como el alma misma de San Bernardo” (Aylwin, 2003: 25).

### **Pérdidas y proyecciones del patrimonio ferroviario de San Bernardo**

En 1967 las reparaciones de las locomotoras a vapor en la MCSB disminuyeron a la mitad, sin embargo, se comenzaron a reparar locomotoras diesel, aunque la infraestructura no estaba diseñada para ello (Morales, 2007). Además de las maquinarias, se empezaron a considerar “obsoletos” también los maquinistas y personal de mantenimiento, y entre 1974 y 1979, los

trabajadores de Ferrocarriles se redujeron a un 49,1 % y en los talleres, y maestranzas a un 54,8% (Sandoval y Ugalde, 2009).

En 1984, al igual que otros bienes de Ferrocarriles, se hipotecó la MCSB para conseguir créditos para atenuar sus deudas. En 1990 los ferroviarios prepararon una propuesta integral para recuperar la MCSB, la cual no fue acogida. En 1994, luego de que pasó a llamarse Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) (1986), se anunció la remodelación de la MCSB y se redujo de 45 a 10 ha. de terreno (Morales, 2007). Se conservó sólo la Portería, el Pabellón Central, Talleres de Calderería, Herrería, la casa de administración y la zona de almacenes (Fig.5). La mayoría de las locomotoras dadas de baja fueron desmanteladas, vendidas “al kilo” y algunas conservadas hasta 1995 (Sandoval y Ugalde, 2009).



Fig. 5: Edificios conservados del complejo de la MCSB. Fuente. Elaboración propia en base a plano del Archivo Histórico de San Bernardo.

Guillermo Cruces (3) es enfático en su opinión sobre el cierre de la MCSB:

*“En el gobierno del Presidente Aylwin se indemnizó a los ferroviarios para terminar FFCC. La MCSB se terminó el 1995, a pesar que había prometido que iba a volver a ser lo que era. Con eso creó la Ley de Indemnizados (6). A mí por ejemplo me pagaron sueldo sin trabajar 6 años, hasta que cumplí 65 años. Fue una aberración absoluta y nadie dijo nada”.*

Consecuentemente, en 1996 se propuso el “Seccional Maestranza de San Bernardo” (Fig.6) a través de un acta de acuerdo firmado por el entonces presidente de EFE, ministro MINVU, gobernador de la Provincia del Maipo, alcalde de San Bernardo, director SERVIU RM y presidente de DIBSA. Este acuerdo fue parte de la “Política de Modernización de EFE” y ratificó el compromiso entre MINVU y el Gobierno de Malasia que buscaba impulsar proyectos de gran escala en ambos países:

*“Este proyecto no se encuentra ajeno al esfuerzo de la Empresa por Salvaguardar el patrimonio cultural que constituye la Maestranza y por ello se cautelará que la edificación histórica pase a ser un elemento destacado en el desarrollo integral del proyecto(...)” (Acta de acuerdo, 1996).*

Con el proyecto inmobiliario “Villa Maestranza” se acogieron las demandas habitacionales, el cual además de viviendas incorporaría un “área de equipamiento de alto nivel”:

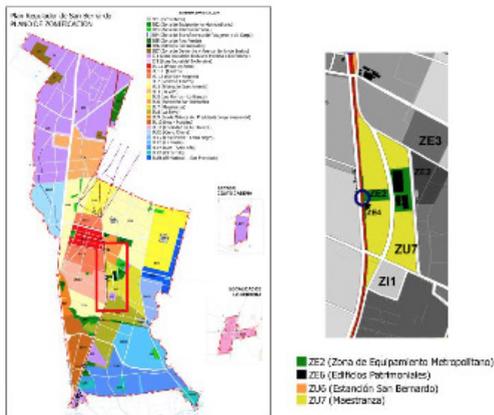


Fig.7: Imagen promovida por Besalco del proyecto inmobiliario Villa Maestranza, donde los tres edificios de la MCSB se indican equipamiento. Fuente: Archivo Histórico de San Bernardo.

*“Primeramente, existía la MCSB, un lugar que estaba bastante abandonado, prácticamente un punto negro dentro de la comuna. Lo que se buscaba era desarrollar este lugar postergado mediante la materialización de un proyecto que fuera rentable” (Bezanilla, 1999: 99).*

Así, el valor patrimonial del complejo pasó a segundo plano. El negocio acordado entre las entidades públicas y privadas para los terrenos de la MCSB comprendió sus vestigios como un “punto negro” (7) desde el cual generar un “exitoso proyecto inmobiliario” (ibid: 98).

Desde esta mirada cortoplacista, el paisaje del patrimonio ferroviario de la MCSB fue mutilado en gran medida. Actualmente en medio de la “Villa Maestranza” destacan los únicos edificios sobrevivientes del Pabellón Central, Taller de Calderería, Herrería y la Tornamesa de la MCSB. Estos espacios representan un hito en la arquitectura industrial en Chile debido su vanguardista sistema constructivo en hormigón armado. El deterioro y desmantelamiento de sus elementos, se ha debido fundamentalmente a la acción humana del saqueo de hierro. La Tornamesa se encuentra igualmente menoscabada y la Portería aislada de la urbanización, confinada entre las nuevas viviendas y la vía férrea (10).

Por otro lado, a pesar de que el entorno de la Estación San Bernardo es un espacio urbano activo hacia la Plazuela, el inmueble declarado Monumento Histórico se encuentra en desuso luego del terremoto del 2010. Las bodegas de EFE han sido demolidas y su entorno, donde se encuentran los desvíos hacia el Molino, es un espacio

Fig.6: Plan Regulador Comunal de San Bernardo y Seccional Maestranza de San Bernardo. Fuente: Ilustre Municipalidad de San Bernardo.

eriazos con micro basurales. Al poniente de la Estación se encuentra el Archivo Documental de EFE, edificación hermética que no evidencia su uso. De esta forma, el “barrio ferroviario” de San Bernardo es complejo de comprender como un todo y, además, la misma infraestructura que lo configuró se transformó en una barrera que condiciona la generación de espacios inactivos (PRCSB, 2006).

Sin embargo, a partir de estas transformaciones y pérdidas patrimoniales, ha surgido una nueva identidad desde nuevas generaciones que reconocen este legado como parte de su patrimonio cultural. Las transformaciones urbanas, políticas, sociales, económicas y tecnológicas que vivió la metrópolis y el país durante el siglo XX se manifestaron de manera pronunciada en el espacio de la MCSB y su entorno. Este proceso histórico ha sido reconocido desde lo local y no solo los maestrancinos, quienes fueron protagonistas de esta historia, reconocen estos vestigios como patrimonio.

Las proyecciones del patrimonio ferroviario surgen como parte de la construcción social de éste (Dormael, 2011) y, en ese sentido, el proyecto de mall que visualiza para MSCB llamado “Boulevard Maestranza”, no ha sido desarrollado en consonancia con el proceso de valoración que ha surgido desde la comunidad local. La ciudadanía organizada le ha dado diversos usos temporales a los amplios espacios disponibles de la MSCB (11).

Más allá de los proyectos en desarrollo, el potencial de uso social, deportivo, recreacional, cultural y de ocio que tienen estos los espacios es evidente. Hay una demanda explícita que podría ser cubierta formalmente por un proyecto integrador, que incluya de manera respetuosa en un proceso de participación ciudadana transparente, que convoque a todos los actores sociales que han sido parte de este histórico proceso; tanto a los maestrancinos que le dieron vida a la industria, como a los vecinos de las poblaciones aledañas y a aquellos habitantes que han resucitado estos espacios luego del desmantelamiento de las faenas.

## Notas

- (1) El primer trazado de la ciudad de San Bernardo se realizó en 1822 y fue oficialmente fundada en 1830.
- (2) Información entregada a través de entrevista a Jorge Álvarez, 1 de noviembre de 2012.
- (3) Información entregada a través de entrevista a Guillermo Cruces, 5 de noviembre de 2012.
- (4) No se muestran planos detallados, ni se profundiza en detalles morfológicos de estas poblaciones, ya que la investigación busca contextualizarlas en la escala del paisaje conjunto caso de estudio.
- (5) Al oriente y poniente de la Estación de San Bernardo, tanto en el sector de la Plazuela de la Estación, como hacia el Hospital Parroquial y en la misma Población Ducaud junto al Molino habitaron y aún habitan ferroviarios. También en el sector de calle Esmeralda y Av. Portales, al borde oriente de la Población Sur, e incluso en el sector de Santa Marta, al borde oriente de La Lata, hacia la comuna de El Bosque.
- (6) Sobre ley buscar en: EFE (1993). Ley Orgánica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (1993). Modificaciones incorporadas: DFL N°24/2003 [en línea]. Disponible en: <[http://www.subtrans.gov.cl/transparencia/pdf/DFL\\_1.1993.pdf](http://www.subtrans.gov.cl/transparencia/pdf/DFL_1.1993.pdf)>
- (7) “Punto negro”, es un adjetivo que utiliza para referirse a la progresiva obsolescencia funcional que vivía la industria de la maestranza.
- (10) Cabe destacar que la “Placa de Bronce declarada” Monumento Histórico mueble en la misma declaratoria del 2010 se encuentra extraviada. Existe un juicio por esto hacia EFE llevado a cabo por el Comité de Defensa. Esta se encontraba en las oficinas principales de EFE, en Morandé 115 y en un cambio de gobierno desapareció. El Consejo de Defensa del Estado y el abogado Iván Fuenzalida, interpondrán un documento para que el caso no se cierre y se siga investigando, según don Guillermo Cruces.
- (11) Al visitarlos, es posible visualizar adolescentes que ocupan estos espacios como escenario de baile, se han organizado una serie de tocatas, exposiciones artísticas, ferias de las pulgas, y en primavera es posible ver familias paseando y niños encumbrando volantines. Además, por el carácter único de estos espacios, éstos han sido escenario de grabaciones de spots publicitarios y video clips.

## Bibliografía

- Alliende, María Piedad (1993). Historia del Ferrocarril en Chile. Santiago de Chile: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM), Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Aylwin, Andrés (2003). Simplemente lo que vi (1973-1990): y los imperativos que surgen del dolor. LOM Ediciones. Santiago, Chile.
- Aylwin, Patricio (1990). Discurso del Presidente de la República Patricio Aylwin Azocar en el inicio de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional [en línea]. Publicado en “Archivo Chile” por el “Centro de Estudios Miguel Henríquez”. Disponible en: <[http://www.archivochile.com/Gobiernos/gob\\_paylwin/de/GOBdeaylwin0005.pdf](http://www.archivochile.com/Gobiernos/gob_paylwin/de/GOBdeaylwin0005.pdf)>
- Bosoain, Raúl (1995). Historia de la Ciudad de San Bernardo. Material didáctico para la educación Chilena, Ministerio de Educación. Santiago de Chile: Imprenta Carán.
- Bezanilla, Paulo (1999). Proyecto Maestranza de San Bernardo. Seminario internacional. Mecanismos para hacer ciudad. MINVU, Dirección de Proyectos Urbanos [en línea]. Disponible en: <http://cdocs.minvu.cl/databank/19141.pdf>
- Dormael, Mathieu (2011) Patrimonio, patrimonialización e identidad. Hacia una hermenéutica del patrimonio. Revista Herencia Vol. 24 (1 y 2), 7-14, 2011.
- Morales, Pablo (2007). Maestranza Central, Patrimonio en riesgo: (No tan) breve cronología de un monumental taller ferroviario. Disponible en: <<http://maestranzacentral.blogspot.com/2007/11/no-tan-breve-cronologia-de-un-taller.html>>
- Ortega, Andrea [et al.] (2009). Maestranza de San Bernardo: Levantamiento de información, diagnóstico y registro de patologías. Informe final “Restauración y rehabilitación de patrimonio arquitectónico y cultural”. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Ortega, Andrea (2013). “Patrimonio ferroviario y configuración del paisaje cultural urbano del ferrocarril al sur entre estación Central y San Bernardo (1905-2013)”. Tesis de Magister en Desarrollo Urbano, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Vasallo, Emilio y Matus, Carlos (ed.) (1943). Ferrocarriles de Chile, Historia y Organización. Santiago de Chile: Editorial Rumbo.
- Acta de Acuerdo Conjunto Habitacional Barrio Oriente Maestranza de San Bernardo (25 de septiembre de 1996). Archivo Histórico de San Bernardo, Sub Fondo SECPA. Expediente n° 35.
- PRCSB (2006). Ordenanza Local. Plan Regulador Comunal de San Bernardo y Localidad de Lo Herrera.. Ilustre Municipalidad de San Bernardo. P.61

## MARCHA CONTRA EL PROYECTO BOULEVARD MAESTRANZA



El 30 de agosto de 2014 la comunidad sanbernardina se manifestó masivamente con el objetivo de decir no al proyecto Boulevard Maestranza impulsado por la Municipalidad y aprobado en mayo de ese año por Monumentos Nacionales según informó el diario La Segunda. Convocados por la coordinadora “Maestranza de Todos”, que agrupó a distintas organizaciones sociales de la comuna, cientos de personas se dieron cita en el frontis de la Gobernación Provincial y marcharon hacia los galpones en un acto que dejó en claro la postura de los vecinos y refutando de paso el discurso transmitido a través de los medios de comunicación masivos, hasta ese día, por parte del municipio y las empresas involucradas en el proyecto.



Imágenes: Marcelino Romero

## HACIA UN USO SOSTENIBLE DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO DE SAN BERNARDO

**Luis Rolando Rojas Morales**

En Santiago, el trabajo de organizaciones comunitarias en torno a la protección, promoción y desarrollo del patrimonio cultural, ha permitido fortalecer la identidad y la noción de ciudadanos de sus comunidades asociadas. Como parte de estos procesos de reconocer y dar importancia a lo que consideran un legado cultural que les es propio (patrimonialización), estas organizaciones han fortalecido sus capacidades de gestión y desarrollado subjetividades en cada uno de sus integrantes y colaboradores, emprendiendo proyectos con mayor o menor grado de complejidad, los cuales definen un modelo de intervención anti gravitatorio, el cual tiene un impacto positivo en el territorio.

Las organizaciones ciudadanas y sin fines de lucro que emprenden procesos de patrimonialización por la vía jurídica (Ley 17.288, MINEDUC), pasan por dos procesos consecutivos los cuales son; llevar a cabo acciones que permitan proteger el patrimonio y luego, promover proyectos para su desarrollo. Estas últimas, son acciones de difusión del valor patrimonial, mejoramiento, restauración y rehabilitación entre muchas otras, las cuales buscan dar un uso sostenible al patrimonio, por cuanto permiten que las futuras generaciones también puedan hacer uso de estos bienes en el futuro para satisfacer sus propias necesidades. Estas dinámicas se desarrollan en zonas patrimoniales como Yungay, Matta, Matta-Viel, Villa Frei (Rojas, 2013), y en el ámbito del patrimonio industrial, el barrio San Eugenio.

Fruto del proceso de industrialización y desindustrialización del país, en San Bernardo existe hoy un importante patrimonio industrial, material e inmaterial disperso al interior de la comuna, siendo la Maestranza Central el hito principal de este sistema patrimonial.

Los edificios que aún se mantienen en pie fueron declarados Monumento Histórico el año 2010 (Decreto n°42, 19/01/2010; 02/03/2010), tras la petición del Comité de Defensa Patrimonio Histórico Maestranza Central de San Bernardo al Consejo de Monumentos Nacionales para su protección, marcando un hito de empoderamiento de la ciudadanía y comunidad local respecto a su legado cultural ferroviario. Con la patrimonialización por la vía jurídica, se reconoce el valor que esta instalación industrial posee para Chile y los habitantes de San Bernardo, argumento que a su vez, moviliza a sus habitantes a solicitar la adquisición de este importante patrimonio por parte del Estado para la concreción de un proyecto de carácter social.



Actividades culturales desarrolladas por organizaciones vinculadas al uso y defensa de la Maestranza central de San Bernardo. Fuente: 4D a través de las redes sociales.

El patrimonio industrial por su escala, posibilita acoger una gran diversidad de usos que van desde lo deportivo, actividades culturales y artísticas, educativos, comerciales y recorridos de in-

terpretación. Hoy en los edificios de la ex Maestranza Central, sus actuales propietarios esperan llevar a cabo el proyecto de carácter comercial llamado Boulevard Maestranza S.A. Es natural que esta situación genere tensiones y conflictos entre actores que poseen intereses distintos en torno a dicho bienes culturales. Sin embargo, en San Bernardo la incertidumbre no es una condición exclusiva de los vestigios de la Maestranza Central, sino también de otros elementos tales como el Gimnasio Ferroviario, la Estación de Ferrocarriles y el ex Estadio Ferroviario.

La vulnerabilidad del patrimonio industrial ferroviario también se encuentra presente en otros países de Sudamérica. En la ciudad de Liniers, Argentina, en el año 2004, cerca de 30 organizaciones locales se reunieron con el fin de **detener un proyecto comercial proyectado en los talleres ferroviarios de la ciudad, conformando una coordinadora no partidista, la cual se planteó recuperar los terrenos como bien público, transformarlos en un “pulmón” para la ciudad, preservar su carácter ferroviario y el desarrollo de una planificación concertada que incluyera numerosos actores locales y nacionales. Así también, exigieron que el terreno y sus construcciones fueran destinados a la construcción de un polo educativo de orientación mecánica, espacios verdes, campo escolar de deportes, centro de salud, centro cultural y de exposiciones y la ubicación del Instituto Universitario Nacional de las Artes (Asamblea Popular de Liniers, 2007).** Hoy, los ciudadanos de Liniers continúan con su lucha, cuando tras un concurso de urbanismo para la reutilización de los terrenos, su destino es incierto.



Intervención de los Talleres de Liniers. Fuente: plataforma arquitectura.cl

Lo interesante de estos procesos es que la ciudadanía toma un rol activo, involucrando **diversos tipos o escalas de participación ciudadana** (Arnstein, 1970). Independiente de esta suma de acciones llevadas a cabo por organizaciones como el Comité de Defensa Patrimonio Histórico MCSB, Corporación Cerro Chena, El movimiento de Acción Ciudadana de San Bernardo y El Anden del Recuerdo, han permitido, no solo **difundir los valores patrimoniales del patrimonio ferroviario de San Bernardo, sino también lograr los niveles de organización necesaria para hacer frente a otros conflictos urbanos tales como la destrucción de la arboleda de Avenida Portales. Su avance en la defensa del patrimonio local y la concreción de proyectos que permitan hacer un uso sustentable del legado cultural, dependerá sin duda, del aumento de las capacidades de gestión, el nivel de participación y la unión y trabajo colaborativo entre estas agrupaciones.**



Entrega del Decreto Municipal D.A. EXENTO N° 8518, el día 17 de Septiembre del año 2011, a la Directiva del Comité de Defensa patrimonio histórico MCSB, por parte de la Señora Alcaldesa Nora Cuevas Contreras. Fuente: Guillermo Cruces.

## Referencias

- Arnstein S. (1969). A leader of citizen participation. Journal of the American Institute of planners, EEUU.
- Asamblea Popular de Liniers (2007). En defensa de las tierras públicas y los talleres ferroviarios de Liniers. Theomai n°16, 2° semestre.
- Ley de Monumentos Nacionales 17.288. Disponible en [http://www.uta.cl/masma/patri\\_edu/PDF/LeyMonumentos.PDF](http://www.uta.cl/masma/patri_edu/PDF/LeyMonumentos.PDF) (consultado el 17 de Noviembre de 2012)
- Rojas, L. (2013). *Hacia el desarrollo sostenible de los barrios patrimoniales de Santiago de Chile. La comunidad como generadora de desarrollo en base al patrimonio cultural entre 1990 y 2012.* Tesis de Magister en Desarrollo Urbano, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.

## **MAESTRANZA DE SAN BERNARDO: PATRIMONIO FERROVIARIO QUE SE DEBATE ENTRE LA HISTORIA Y EL DESARROLLO URBANO**

**Carolina Ibarra Rojas**

Las políticas estatales existentes actualmente en Chile evidencian una falta de rigurosidad en los procedimientos de conservación, fiscalización y desarrollo local y sostenible de los espacios patrimoniales, como también sobre bienes que han sido declarados monumentos nacionales, como es el caso de los talleres de la Maestranza Central de San Bernardo. Y pese a que estas declaratorias son el primer indicio de protección, aún en el país no se cuenta con una institucionalidad mayor y potente, capacitada para salvaguardar el patrimonio cultural, tomando en cuenta su historia, herencia e identidad en relación a una comunidad.

Asimismo las políticas públicas existentes no son lo suficientemente efectivas para el desarrollo de gestiones que vayan en pro de una inversión importante en patrimonio, las cuales permitan evitar el deterioro y la pérdida de edificios de gran valor arquitectónico e identitario en espacios determinados, como también que puedan adecuarse al desarrollo urbano que se está experimentando de un tiempo a esta parte.

Este concepto de “patrimonio cultural” en su contenido, ha ido evolucionando a través del tiempo, debido en gran parte gracias a herramientas generadas por la UNESCO, ya que este organismo es el único que trata a nivel mundial el tema de la cultura, ayudando a los estados involucrados a preservar su patrimonio y aportar con sus políticas en esta materia (1).

A partir de esta generalidad y llevando esta concepción a la actualidad, cabe preguntarse qué ocurre con la realidad chilena y su legado histórico, a partir del rescate de lo material como también de lo inmaterial, es decir, debemos estar consientes del cómo se ha ido conjugando la llegada de la modernidad con la

herencia de una comunidad y su legado, y el cómo el Estado logra sobrellevar esto, así también los mismos ciudadanos que son parte de este núcleo cultural. Es por esto que no olvidemos que un patrimonio es o deja de serlo cuando un procedimiento o un individuo afirma su condición (2).

### **El legado de la Maestranza Central de San Bernardo**

Abril de 1920, resultó ser una fecha clave para dar inicio a la puesta en marcha a un ambicioso proyecto industrial dentro de la comuna de San Bernardo, el cual traería consigo grandes aportes al desarrollo ferroviario de Chile. Este proyecto se trató de la Maestranza Central de San Bernardo, la cual fue un ícono del desarrollo económico y cultural dentro de la comuna y para quienes formaron parte de ella hasta el cierre de sus puertas en 1996, valor que se mantiene hasta hoy.

La Maestranza Central contaba con 32 talleres de especialización, cada uno dedicado a la reparación de locomotoras, carros y coches de carga, además de la elaboración de piezas requeridas para la mantención de dichas máquinas. Entre ellos destacaban el taller de Locomotoras, Calderería, Carpintería, Frenos de Aire, entre otros. Fue así como ya durante el primer año de funcionamiento se había logrado reparar 19 locomotoras, número que se elevaría a 228 anuales a partir de 1945 (3). Con la instalación de esta empresa, la comuna recibió un gran incentivo en cuanto a su desarrollo económico, logrando en poco tiempo “cambiar el carácter de la ciudad, convirtiéndose en el centro y motor de la vida de San Bernardo” (4).

En la actualidad solo quedan vestigios arquitectónicos de lo que fue este proyecto, el cual no pudo prosperar debido al ingreso de las nuevas tecnologías y a las nulas gestiones de los Gobiernos desde 1973, factores que incidieron en su paulatino término, quedando los terrenos finalmente en propiedad de la Sociedad de Desarrollo Inmobiliario de San Bernardo (DIBSA) en un 75% y de la empresa Ferrocarriles del Estado (EFE) en un 35%. Episodio que trajo consigo la inserción de un gran proyecto inmobiliario en el lugar, que provocó la destrucción de gran parte de la arquitectura, siendo reemplazada por un gran conjunto habitacional. Tras este hecho, solamente se lograron salvar tres galpones, una tornamesa, una placa de bronce y la portería principal del lugar, asimismo las locomotoras y trenes resmasterizados fueron llevados al Parque Quinta Normal para su exhibición como parte de un museo ferroviario (5).

Pasados los años y hasta ahora, no se ha logrado un acuerdo con los dueños de los terrenos, quienes ven en estos un fin principalmente comercial, marginando el proyecto cultural de rescate dentro de sus prioridades. Es por esto que el Comité de Defensa, presidido por el ex ferroviario y ex líder sindical, Guillermo Cruces, ha insistido constantemente en llegar a algún acuerdo, recurriendo a la Comisión de Cultura de la Cámara de Diputados, a la Municipalidad de San Bernardo, Consejo de Monumentos Nacionales, y a diversas instancias para que no permitan que dicha iniciativa se derrumbe, pero la propuesta no ha sido tomada en consideración (6).

Teniendo en cuenta los antecedentes anteriores cabe preguntarse el para qué?, ¿quiénes? y el cómo?, entre otros cuestionamientos, se requiere restaurar, gestionar o conservar un patrimonio, teniendo presente la evolución urbana y social a la que se enfrentan diferentes bienes que condicionan su preservación en el tiempo. En este sentido, cabe destacar que ya a partir de la institucionalidad municipal son escasos los mecanismos para implementar proyectos vigentes a lo largo de los años, como lo expresó en su momento el “ex” secretario

ejecutivo del CMN, Emilio de la Cerda, quien declaró que “(...) no tenemos los instrumentos armados para planificar a largo plazo, y ver de qué manera ponemos sobre la mesa el bien común por sobre los bienes particulares, en un marco que lo haga económicamente viable y sostenible en el tiempo” (7).

El 8 de abril del 2009 el Consejo de Monumentos Nacionales declara patrimonio nacional a los tres últimos edificios de lo que quedaba de la Maestranza Central de San Bernardo, correspondientes a los talleres de Calderería, Herrería y Pabellón Central, a esto se le suma una placa de bronce creada en la misma empresa de 64 x 92 cm, una tornamesa y la portería original. Un conjunto de simbolismos, que gracias a la gestión del Comité de Defensa Histórico Cultural de la Maestranza de San Bernardo se pudieron rescatar, luego de haber conseguido cerca de 10 mil firmas de apoyo tras un largo período de abandono a partir del cierre definitivo.



Fig.9: Plan Regulador Comunal de San Bernardo y Seccional Maestranza de San Bernardo. Fuente: Ilustre Municipalidad de San Bernardo.

El documento emitido por el Ministerio de Educación justifica esta declaración en base a varios hechos, entre los que destaca que la maestranza “Es un elemento fundamental en la conformación de la identidad colectiva de San Bernardo, poblado aledaño a Santiago vinculado fuertemente en su historia del Siglo XX al desarrollo del Ferrocarril y constituye un ejemplo de la conformación de un centro poblado en torno a un establecimiento industrial” (8). Dentro del documento, además se consideran los aportes urbanos, arquitectónicos y culturales dejados por esta empresa, por lo que cabe destacar que se reconoce la gran importancia e influencia que tuvo dentro de la comuna, dejando un legado no sólo histórico, sino que principalmente identitario (9).

Pero el conflicto estalló cuando los dueños de los terrenos decidieron vender a una nueva empresa inmobiliaria estas 6.9 hectáreas en disputa, quienes presentaron el proyecto Boulevard Maestranza, el cual tendría como fin la rehabilitación de las tres estructuras patrimoniales para usos cultural, social y comercial, realizando una inversión de 52 millones de dólares. Iniciativa que mantiene a la comunidad sanbernardina dividida y en constante debate por qué se debe hacer con este espacio y estructuras en abandono.

Es así como a partir de este caso particular de los talleres de la Maestranza de San Bernardo, y que es uno entre muchos, se puede evidenciar que el tema de las políticas urbanas poseen un sin número de aristas, las cuales complejizan la problemática de rescate y conservación, donde el valor a lo arquitectónico es solamente parte de una solución. Es por esto que en el caso de gestores, institucionalidades, y quienes en general se involucran con el tema de patrimonio cultural, debiesen considerar varios factores que están sometidos al cambio, como por ejemplo, la legislación, comunidades, planificaciones, elementos normativos, procesos de participación ciudadana e inversión privada, entre otros.

En la actualidad aún no se logra ejecutar el proyecto cultural designado para la conserva-

ción de los galpones considerados patrimonio, debido a larga tramitación para que se logre un acuerdo entre el sector empresarial, Municipio y los vecinos, donde está como mediador el mismo Consejo de Monumentos Nacionales, el cual **no considera como solución la expropiación de los terrenos para su posterior restauración.**

Es así como solo cabe reflexionar sobre quién decide cuál sería un adecuado destino para estos lugares que se mantienen en abandono y deterioro mientras que las discusiones se extienden sin llegar a un consenso en pro de una comunidad y del espacio urbano. Sostenibilidad, desarrollo local y desarrollo económico local serían tres conceptos importantes a considerar y ver la modalidad y herramientas en las que estos puedan conjugarse de manera efectiva.

En cuando al rol que le corresponde al Estado, hay que tomar en cuenta que su relación con la sociedad debe darse desde una dirección horizontal, por lo que resulta de gran importancia que dicha interacción se dé desde un comienzo y no cuando los proyectos o programas ya estén formulados por el poder político de forma impuesta (10). “El patrimonio no sólo se hace sostenible en función de las diversas dimensiones administrativas, económicas y culturales, que permiten su sostenibilidad, sino que también aporta a la sostenibilidad urbana, a partir de su contribución a la dimensión cultural de la sostenibilidad”(11).

Finalmente se puede concluir que el patrimonio se puede ir comprendiendo e interpretando desde el enfoque urbano y económico desde su desarrollo local, como también desde lo cultural, a partir de su identidad y su tradición, precisamente al tomar el caso puntual del impacto ferroviario en el país, como un modo de trabajo que dio movilidad económica, sino también como un conjunto de hechos que marcaron a generaciones y que siguen existiendo en la memoria emotiva de cada uno de los que se identifican con esta herencia, principalmente en el caso de estudio, que es la Maestranza de San Bernardo. Por lo cual un valor patrimonial tiene una explicación histórica y ancestral,

por así llamarlo, no dependiendo de una gestión meramente estatal, sino que también del consenso de una comunidad y el valor que esta le atribuye a un monumento o a un patrimonio cultural.

Además cabe establecer que el hecho de identificarse con un lugar o con un proceso histórico, hacen de esto una vigencia en el tiempo, haciendo que una tradición cultural no se quede en el olvido de una simple época. Más bien a partir del desglose de lo que se pueda entender por identidad, por pertenencia a un lugar, por cultura y tradición, ayude a bosquejar el cómo aquellos procesos pueden conectarse con la actualidad, y cómo a partir de esto, podemos sentar bases para comprender la influencia de la modernidad, en el sentido de la no adaptación y la no continuidad de un hecho tan importante como lo fue la vigencia y desarrollo de la Maestranza Central de San Bernardo, y como también ha ocurrido con otro tipo de monumentos que traen una gran historia detrás, ya sea de tipo social, económico, político o cultural.



Uno de los vestigios de mayor particularidad rescatados del cierre de la Maestranza fue el realizado por Guillermo Cruces respecto a una peculiar rueda de tren con un centro de madera. Esta pieza, al parecer, única en el país, corresponde a la llamada *Mansell Wheel*, o rueda Mansell, que debe su nombre a quien la diseñó y patentó en 1840, Richard Mansell, superintendente de Carruajes y Vagones en la South Eastern Railway de Gran Bretaña. Imagen: Guillermo Cruces.

## Notas

- (1) UNESCO. ¿Qué es el patrimonio cultural inmaterial?, 1-12. Recuperado de <http://www.unesco.org/culture/ich/doc/src/01851-ES.pdf>
- (2) Dibam (2005) Memoria, cultura y creación. Lineamientos políticos. Documento, Santiago.
- (3) Ferrocarriles del Estado de Chile (1997).
- (4) Besoain, R. (1993). Historia de la ciudad de San Bernardo. P.14. Santiago de Chile: Publicompra.
- (5) Antecedentes desde Comité de Defensa Histórico Cultural Maestranza Central Ferrocarriles de San Bernardo.
- (6) Ibid.
- (7) Emilio de la Cerda. Secretario Ejecutivo, CMN Encuentro Internacional "Diálogos sobre Patrimonio". 31 de octubre, 2012 CMN – Biblioteca de Santiago.
- (8) Decreto Consejo Monumentos Nacionales, División Jurídica del Ministerio de Educación, 2010.
- (9) Op.Cit.
- (10) Tenórico, Fernando Guilherme y Monje Reyes, Pablo. Ciudadanía, participación y desarrollo local. Santiago de Chile: Arcis, 2010.
- (11) Los centros históricos ¿Una estrategia de sustentabilidad? En Ettinger, C. y Iracheta, A. (comp). Ciudad de México: El colegio de México, 2004.

## Bibliografía

### Libros

- Ferrocarriles del Estado-Chile (1945). La Maestranza Central de San Bernardo, 25 años 1920-1945. Editorial Secretaría de prensa de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, Santiago.
- Besoain, Raúl (1993). Historia de la ciudad de San Bernardo. P.14. Santiago de Chile: Publicompra.
- Tenórico, Fernando Guilherme y Monje Reyes, Pablo. Ciudadanía, participación y desarrollo local. Santiago de Chile: Arcis, 2010.
- Los centros históricos ¿Una estrategia de sustentabilidad? En Ettinger, C. y Iracheta, A. (comp). Ciudad de México: El colegio de México, 2004.
- Piwonka, Nicolás; Pizarro (1997). Maestranza Central San Bernardo 1920 – 1997. Un poco de historia. Santiago de Chile. Edit. Empresa EFE.

### Artículos, publicaciones, textos, Sitios web

- Dibam (2005) Memoria, cultura y creación. Lineamientos políticos. Documento, Santiago.
- Emilio de la Cerda. Secretario Ejecutivo, CMN Encuentro Internacional "Diálogos sobre Patrimonio". 31 de octubre, 2012 CMN – Biblioteca de Santiago.
- Decreto Consejo Monumentos Nacionales, División Jurídica del Ministerio de Educación, 2010.
- UNESCO. ¿Qué es el patrimonio cultural inmaterial? <http://www.unesco.org/culture/ich/doc/src/01851-ES.pdf>
- Decreto Consejo Monumentos Nacionales (2010). División Jurídica del Ministerio de Educación.
- Historia y Trayectoria de la Maestranza Central de San Bernardo (2013). Registro audiovisual formato DVD.

## CENTRO DE DIFUSIÓN DE LA AGROINDUSTRIA

**Cristina Briño Castro**

A continuación se expone el proyecto de rehabilitación de la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo, presentado el año 2011 para la obtención del Título de Arquitecta en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, bajo la guía del profesor Gunther Suhrcke y su ayudante, la profesora Gabriela Muñoz.

La idea de desarrollar este proyecto surgió a partir de la colaboración de la autora con el Área de Arquitectura del Consejo de Monumentos Nacionales, en el desarrollo del Expediente de Declaratoria de Monumento Histórico de la Maestranza, el año 2009. La elección del lugar se fundamentó en dos criterios. En primera instancia, se tomaron en cuenta los valores que constituyen a la Maestranza como parte importante del patrimonio industrial de Chile; y en segundo lugar, la problemática urbana vigente como resultado del estado de deterioro y abandono de sus 7 ha. de extensión. Asimismo, en términos de contingencia, el año 2010 se presentó como una oportunidad para repensar el manejo de nuestro patrimonio como testimonio de desarrollo histórico y forjador de identidad, a partir de dos situaciones específicas: por una parte el terremoto de febrero de 2010 y, por otra, la celebración del Bicentenario de la República de Chile.

Reconociendo a la Maestranza en su importancia histórica, su escala y su influencia urbana desde lo local a lo nacional, se propuso como principio que el proyecto debía considerar el derecho a la colectividad por sobre el interés particular, privilegiándose su accesibilidad y apertura a la sociedad mediante un programa de uso que tomara relevancia convocando a todo tipo de público, desde la comunidad local hasta el turista nacional e, inclusive, al turista internacional. Para definir este programa se identificó, por una parte, el carácter industrial del lugar en sí mismo y, por

otra, la condición rural o agrícola del entorno en el que se emplaza. La comuna de San Bernardo se configura como límite de la urbe metropolitana, teniendo una fuerte identidad local, reconocida como “San Bernardo, capital del folklore”.

Así se definió una nueva vocación del lugar, que conjugó el significado de los factores propios de la identidad en todas sus escalas, generando como producto el concepto de “agroindustria” como eje estructurante del proyecto. Luego, ante la necesidad del reconocimiento de la población nacional de nuestra identidad cultural, se determinó como temática a seguir la acción de difusión. De este modo, se propuso como Plan Maestro un “Centro de Difusión de la Agroindustria” que planteó como objetivo una postura general para todo el conjunto que responda a las diversas escalas de importancia histórica de la Maestranza y, a la vez, devolver a la misma el potencial que entregaba al desarrollo de la comuna de San Bernardo, en su fuerza laboral, iniciativas recreativas, educación, desarrollo comercial local e interacción social.

Para definir el emplazamiento de cada uno de los usos se estudió el rol de cada edificio:

-Al Pabellón Central, un programa educacional y comercial. Decisión que se fundamenta básicamente en su escala, carácter racional y modular seriado, que expresa de manera explícita la idea de producción industrial en serie, representando lo más técnico y práctico.

-Al Taller de Calderería, una granja interactiva y un invernadero, debido a ser el edificio de estilo menos académico del conjunto, por lo que tiene un rol más libre. Por efecto de su gran iluminación y esbeltez de sus marcos, es el que presenta la mayor amplitud espacial de su volumen de aire interior, requisitos propios de los usos planteados.

Los conceptos fundamentales del partido general y las intervenciones del proyecto son los siguientes:

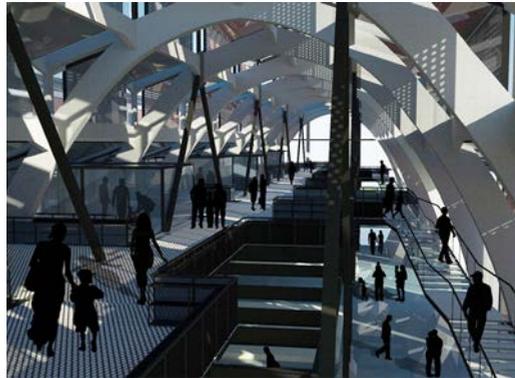
- Autenticidad: era indispensable que se hiciera una diferenciación entre el edificio preexistente y la nueva intervención, es decir, reconocerse con claridad las diferentes etapas de evolución del edificio, por lo tanto el proyecto debía tomar en cuenta las formas, sus materialidades y/o sus colores diferentes, con el fin de distinguirse del edificio original.

- Reversibilidad: toda intervención que se realice sobre edificios patrimoniales debe ser reversible, es decir, contar la capacidad de devolver al edificio a su estado original. Para esto, se propuso que la intervención tomara cierto carácter de mobiliario interior, adaptándose a las condiciones espaciales del edificio original, como un objeto que mira la estructura sin tocarla.

- Compatibilidad de materialidades: la materialidad elegida para la intervención debía ser compatible con la original del edificio. En este sentido se eligió el acero por su afinidad con el hormigón.

- Reemplazo de Cerramientos: ante el reconocimiento del valor de la estructura por sobre el cerramiento, el mal estado de estos (lo que hacía imprescindible su reemplazo según un análisis estructural elaborado por IDIEM en 2005) y la poca confortabilidad que le otorgaban al interior del edificio, se planteó la posibilidad de reemplazarlos por una nueva piel capaz de entregar mayor habitabilidad al espacio interior y que además destacara la estructura.

- Se proyectó un sistema de diagonales centrales en cada nave, que servirían de bastón para el edificio y a la vez de soporte para generar plataformas que contuvieran los diferentes recintos interiores.



Imágenes del proyecto propuesto.  
Fuente: Cristina Briño.

## CUESTIÓN DE TERRENO

**Leonardo Portus**

El presente ensayo fotográfico analiza las diferencias de dimensiones de suelos de las propiedades en tres poblaciones construidas entre 1925 y 1965 para familias de trabajadores de la Maestranza de San Bernardo en tres zonas distintas de nuestra comuna, y que usando comparativamente datos duros aproximados como lo son sólo fecha y dimensiones del terreno, permiten ver transformaciones entre los usos y densidad del terreno y las consecuentes transformaciones cotidianas entre distintas generaciones.

El registro fotográfico corresponde a la Población Obrera San Bernardo, cercana a la Plaza Ángel Guarello, construida aproximadamente en 1925, cuyos terrenos en promedio bordean los 1.000 m<sup>2</sup>, la segunda y tercera imagen a su vez, corresponden a la etapa 1 y 3 de la Población Ernesto Merino Segura, construidas aproximadamente en 1955 y 1965, con terrenos cercanos, en promedio, a los 500 y 200 m<sup>2</sup> respectivamente.

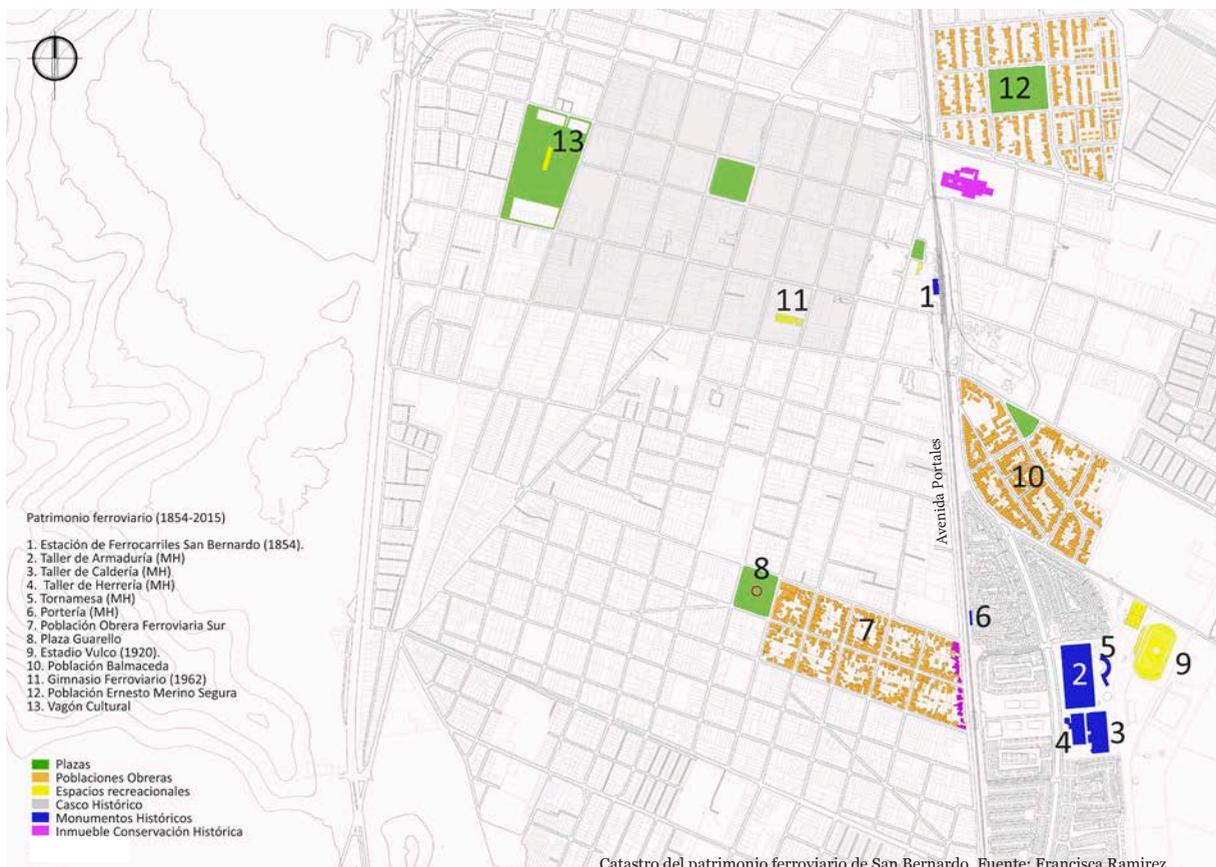
Es recurrente escuchar anécdotas san bernardinas sobre por ejemplo el complejo ecosistema que se desarrolló en la Población San Bernardo, donde el gran tamaño de los patios permitían el sustento de un verdadero micromundo en cada hogar, donde se habilitaban huertas, crianza de animales domésticos y/o la suma de nuevas generaciones en carácter de allegados, etc.

Es obvio que la ciudad es un ente vivo que va transformando nuestros sistemas de vida, pero comparando simplemente la fecha y cantidad de metros cuadrados signados sobre cada foto, permiten ver como cada cifra va marcando el aumento en la densidad territorial, una cuestión inexorable.

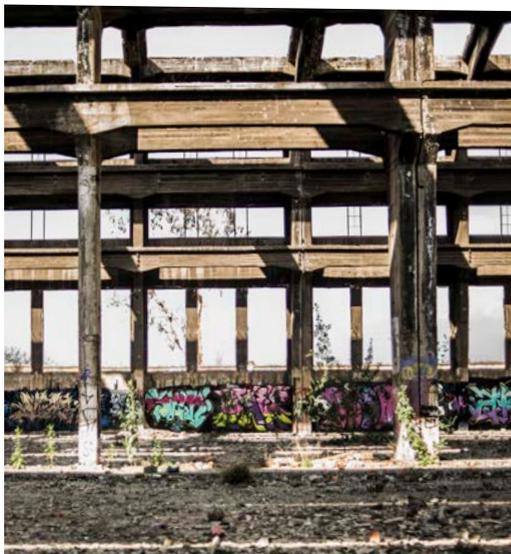


# SEGUNDA PARTE

## Catastro del patrimonio ferroviario de la comuna de San Bernardo



Catastro del patrimonio ferroviario de San Bernardo. Fuente: Francisca Ramirez.



A principios del siglo XX se inicia en San Bernardo un proceso de cambios a nivel económico, social y cultural que respondió a las transformaciones estructurales que desde mediados del siglo XIX vino experimentando el país debido a su industrialización, y por medio de la cual se ha ido modelando una **transición desde un modelo económico colonial hacia uno capitalista** (Salazar 2000). Producto de lo anterior, en esta época se ven **enfrentadas en el espacio comunal al menos dos visiones distintas del paisaje**, una de corte tradicional que vinculó a San Bernardo a su origen rural y agrícola, materializándose en el espacio por un pequeño núcleo urbano central rodeado de predios agrícolas y recreativos;

contrastado con una visión moderna del paisaje; materializada por la expansión de la trama urbana y la aparición de enclaves productivos como las industrias.

Se puede decir que la llegada de la Maestranza Central de San Bernardo (MCSB), constituyó uno de los vectores más importante en la generación del paisaje urbano-industrial de la comuna, donde el conjunto de elementos vinculados, como inmuebles y lugares, estructuraron lo que hemos reconocido como el “Patrimonio Industrial-Ferrovionario de San Bernardo”. Esto es posible de valorar y resguardar en consideración de las apreciaciones de la carta de Nizhny (ICOMOS 2013), que define el patrimonio industrial como “los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico.”

En síntesis, el “Patrimonio Industrial-Ferrovionario de San Bernardo” constituye una puerta de entrada hacia una época de profundas transformaciones, tanto a nivel comunal como país, y que interesa proteger y valorar como testimonio de esos cambios, enriqueciendo nuestra perspectiva de la historia humana y de la estructuración histórico-social de un espacio como la comuna de San Bernardo.

*Marcelo Soto y Francisca Ramirez.  
Fotografías de Rosario Cobo.*

### **ESTACIÓN FERROCARRILES DE SAN BERNADO (1857)**

UBICACIÓN: ENTRE CALLES ARTURO PRAT, COVADONGA, BARROS ARANA Y BAQUEDANO.

Fue construida en el año 1857 siendo una de las primeras estaciones construidas en la Zona Central, paradero del primer tramo de la línea férrea entre la Estación Alameda y San Bernardo. En torno a ella se desarrolló una rica vida urbana, siendo un punto de acceso y abastecimiento comercial y cultural en San Bernardo durante la época de oro del ferrocarril.

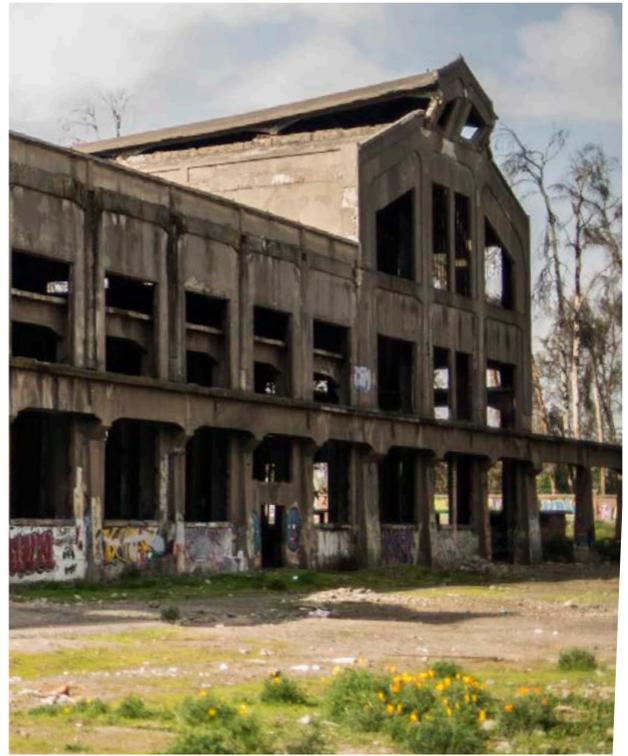
Este edificio de estilo neocolonial se puede describir como un volumen de un piso construido en base a madera y tierra, contando con un corredor principal que funciona como andén de pasajeros. El edificio fue declarado Monumento Histórico por decreto supremo 6.006 del año 1984. Hoy se encuentra clausurada, según indica EFE, debido a los daños ocurridos producto del terremoto del año 2010.

### **PABELLON CENTRAL (1918)**

DIRECCION: AVENIDA PORTALES ORIENTE  
#911

Se caracteriza por ser el edificio de mayores dimensiones, tanto en altura como en superficie de la actual MCSB. Está compuesto por cinco naves separadas por pilares estructurales de hormigón armado. En 1918, este pabellón contenía al Taller de Armaduría, de maquinaria y calderería. Sobre este último, debe apuntarse que desde 1950 se trasladó a un recinto independiente.

Bajo esta estructura se repararon hasta 250 locomotoras anuales, las cuales eran desmontadas, sometidas a reparaciones generales y remontadas, por alrededor de 220 operarios. En el Taller de Maquinaria, -que ocupaba la región central del pabellón-, se realizaban reparaciones específicas de acuerdo a las distintas partes de las locomotoras, labor llevada a cabo por alrededor de 200 operarios.

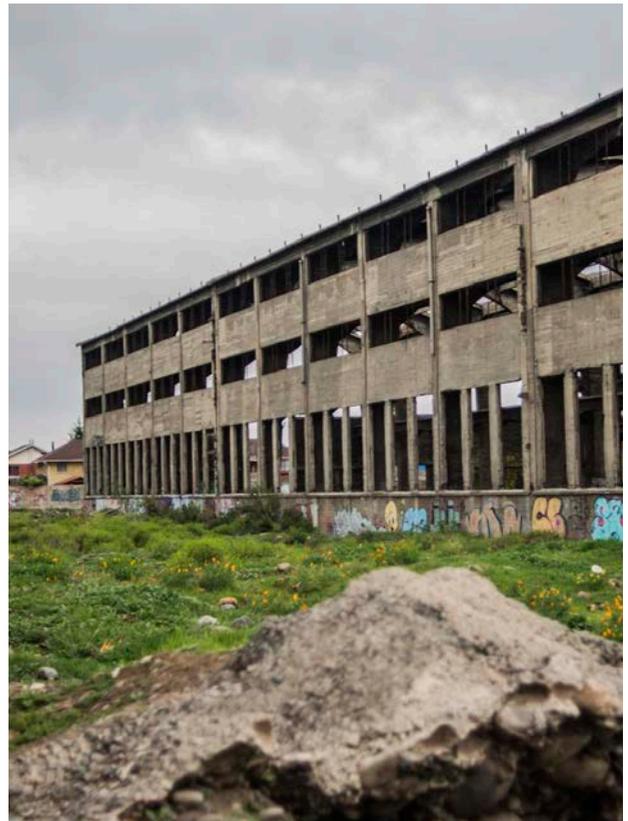


### **TALLER DE CALDERERÍA (1950)**

UBICACIÓN: AVENIDA PORTALES ORIENTE  
#911

El Taller de Calderería se estructura en base a dos naves simétricas divididas por grandes pilares rectangulares, con una techumbre de vigas curvas que sostienen grandes paños vidriados. Este taller originalmente formaba parte del Pabellón Central, pero la importante demanda de reparación de las calderas, obligaron a independizarlo en 1950.

La función de este recinto era reparar calderos y casitas de las locomotoras, generar nuevos calderos de repuesto, fogones de recambio y en general cualquier trabajo referido a las calderas, contando con una dotación de 150 operarios. Este inmueble está protegido por la ley 17.288 desde el año 2009, bajo la figura de Monumento Histórico.







### **TALLER DE HERRERÍA (1918)**

UBICACIÓN: AVENIDA PORTALES ORIENTE #911

Edificio de hormigón armado ubicado dentro del complejo de la MCSB, el cual se compone de dos naves paralelas formadas por arcos parabólicos. La fortaleza de su estructura se explica como respuesta a las fuertes vibraciones generadas por los martinets de hasta 2.700 kg., los que golpeaban las piezas de metal para moldearlas.

En su interior se realizaron las labores de forja, estampado, reparación de resortes de locomotoras y fabricación las bielas para los trenes, remaches, pernos y tuercas. Este inmueble se encuentra protegido por la ley 17.288 desde el año 2009, bajo la figura de Monumento Histórico.

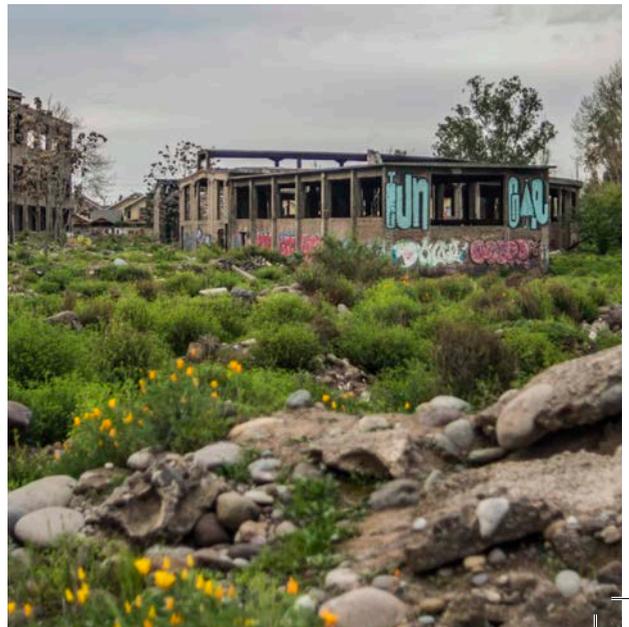


### **TORNAMESA (1918)**

UBICACIÓN: AVENIDA PORTALES y PASAJE EDUARDO OSORIO.

Corresponde a una estructura semicircular, compuesta por 12 marcos radiales de hormigón armado unidos por vigas, y un techo a base de losas de hormigón armado. La función de este recinto dentro del complejo de la MCSB era almacenar las locomotoras reparadas, lo que explica su forma y módulos transversales de dimensiones estándar de una locomotora. En su centro contenía una tornamesa circular capaz de girar en 360°, la cual instalaba cada locomotora en su correspondiente módulo.

Este inmueble está protegido por la ley 17.288 desde el año 2009, bajo la figura de Monumento Histórico.





### **POBLACIÓN OBRERA FERROVIARIA SUR (1924 – 1930)**

UBICACIÓN: ENTRE CALLES BULNES, MAESTRANZA, PORTALES Y NOGALES.

Fue la primera población obrera asociada a la MCSB. Se emplazó en el sector oriente de la Maestranza, en lo que antiguamente fue la chacra Los Nogales. En su origen estuvo constituida por 132 sitios distribuidos en un total de 10 manzanas, en las que se construyeron 30 tipos distintas de viviendas de un piso de altura, aisladas y pareadas. En términos urbanos, la población presenta veredas amplias, que se caracterizan por la existencia de un sistema acequias y una abundante vegetación. En el sector poniente de la población se encuentra la Plaza Guarello.





### **PORTERÍA DE LA MCSB (1929)**

UBICACIÓN: AVENIDA PORTALES Y PASAJE EDUARDO OSORIO.

Corresponde al acceso principal a la MCSB, se encuentra ubicada en la Avenida Portales y el pasaje Eduardo Osorio, contiguo a la vía férrea. Esta construcción se constituye en un hito histórico representativo de la vida ferroviaria vinculada a la maestranza, y su vinculación a la ciudad de San Bernardo. Se encuentra protegida bajo la ley 17.288, bajo de figura de Monumento Histórico.

### **PLAZA GUARELLO (1933)**

UBICACIÓN: ENTRE LAS CALLES NOGALES, BULNES, UNO DE MAYO Y JOSÉ JOAQUÍN PÉREZ.

Espacio público ubicado en el límite poniente de la Población Obrera Ferroviaria Sur. Fue bautizada con ese nombre en homenaje a Ángel Guarello, Ministro de Ferrocarriles del presidente Juan Luis Sanfuentes, patrocinador de la Ley 3.379 del año 1918, la cual creó la Caja de Retiro y Previsión Social de Ferrocarriles, en reemplazo de la Caja de Ahorros existente desde 1909. Esto permitió extender los beneficios previsionales de la empresa a todo el personal de Ferrocarriles del Estado y no solo los contratados, como ocurría con la ley del año 1909.

### **EX ESTADIO FERROVIARIO, ACTUAL VULCO (1920)**

UBICACIÓN: FERNANDO VENEGAS #298.

Se construyó junto a la MCSB siendo llamado Estadio Maestranza. En este importante equipamiento deportivo se desarrollaron actividades deportivas organizadas por el Club Deportivo Maestranza Central. Este equipo de fútbol ferroviario fue fundado en 1923, siendo en 1950, campeón amateur de Chile. Fue construido sobre escoria de locomotora lo que evita la acumulación de agua durante las lluvias. Posee un sistema de regadío perimetral fabricado con tubos de caldera de locomotora a vapor. Pasa a llamarse Estadio Vulco cuando es vendido por Ferrocarriles del Estado a la empresa Vulco.



### **POBLACIÓN ERNESTO MERINO SEGURA (1953)**

UBICACIÓN: ENTRE CALLES DOCE DE FEBRERO, IQUIQUE, COLÓN Y JOSÉ TORIBIO MEDINA.

La Población Ernesto Merino Segura fue el tercer conjunto habitacional construido para los trabajadores de la MCSB. Su construcción se debió al crecimiento progresivo de la maestranza. Se construyó en lo que antes fue la chacra La Lata, en tres etapas, incluyendo viviendas de uno y dos pisos pareadas con antejardín. Al igual que las poblaciones obreras que la preceden, contempla una plaza denominada “La Lata”, en la que convergen las calles y pasajes que definen su trazado.



### **GIMNASIO FERROVIARIO (1962)**

UBICACIÓN: BULNES #654

El Gimnasio Ferroviario surgió a partir de gestiones de la organización del Consejo Obrero Ferroviario de la MCSB, quienes adquieren la propiedad y consiguen el financiamiento estatal necesario para su construcción. El gimnasio -denominado en sus orígenes como Hogar Social-, fue inaugurado en 1962 constituyéndose como el primer recinto deportivo techado de la ciudad, siendo un símbolo de las actividades culturales y deportivas surgidas en torno a la maestranza y el ferrocarril. El edificio, visible desde la calle cuenta con tres niveles construidos en albañilería armada, destacando su fachada racionalista de hormigón armado. Hoy alberga la Unión de Trabajadores Ferroviarios de Chile y es arrendado para el desarrollo de actividades culturales y recreativas masivas.

### **POBLACIÓN BALMACEDA (1926)**

UBICACIÓN: ENTRE CALLES SAN JOSE, BAQUEDANO Y MAC IVER.

Fue la segunda población construida para obreros y administrativos de EFE y la MCSB, siendo construida en el borde norte de la planta industrial, en lo que hasta antiguamente fue la chacra El Mirador. La población está constituida por 240 viviendas pareadas y aisladas de un piso de altura con antejardín. Se construyeron en albañilería y estructura interior de roble rellena con adobe tendido. Su techumbre se caracteriza por un entramado de roble y cubierta de tejas de San Bernardo. El conjunto al igual que la Población Obrera Sur contempla veredas amplias y una plaza llamada Gabriela Mistral. El trazado del barrio está definido por las calles Arturo Dagnino y Malaquías Concha incluyendo pasajes peatonales.

## VAGÓN CULTURAL PARQUE GARCÍA DE LA HUERTA (1930)

UBICACIÓN: AMERICA #504

Corresponde a un coche alemán restaurado y adaptado para acoger hasta 30 personas en su interior. El carro fue instalado en el parque García de la Huerta por la Ilustre Municipalidad de San Bernardo y busca rescatar a través del desarrollo de actividades culturales y de memoria, parte de la historia ferroviaria local.



Imagen: Marcelo Soto.

### Bibliografía

- Aguayo, O. (2003). Reseña Histórica: Ángel Guarello, 1966-1931. Manuscrito inédito en posesión de la Junta de Vecinos Ángel Guarello, San Bernardo.
- Briño, F. (2011). Rehabilitación Taller Herrería Maestranza Central de Ferrocarriles San Bernardo: Centro Interactivo de Exposición y Experimentación de la Agroindustria. Proyecto de Título. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago.
- Cruces, G. (2015). Mesa de diálogo Ex - Trabajadores Maestrancinos, Proyecto Puesta en valor del patrimonio ferroviario de San Bernardo FNDR 2% Cultura 2015.
- ICOMOS. (2003). Carta de Nizhny Tagil Sobre el Patrimonio Industrial. Recuperado de <http://www.icomos.org/18th-april/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>.
- Cornejo, V y K. Ríos. (2010). Vida, Fulgor y Muerte de la Maestranza de San Bernardo, Víctor Cornejo y Katherine Ríos.
- Espinoza, C. y E. López. (1997). Seminario: "Maestranza de San Bernardo". Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago.
- Ferrocarriles del Estado. (1950). VIAS. Revista mensual para ferroviarios. N°5.
- La Nueva Aurora. (1958). Boletín n°5.
- Ortega, A. (2013). Rieles que unen. Patrimonio ferroviario y configuración del paisaje cultural urbano del ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo (1905-2013). Tesis para optar al grado de Magister en Desarrollo Urbano. IEUT UC.
- Rojas, D. (2015). Transformaciones del emplazamiento de la Maestranza Central y de las poblaciones Obrera y Balmaceda. Documento académico.
- Salazar, G. (2003). Historia de la acumulación capitalista en Chile (apuntes de clases). Santiago, LOM Ediciones.
- Sitio web "La Lata". Unidad vecinal N°34, Villa ferroviaria San Bernardo.



## TERCERA PARTE

Relatos, vivencias y recuerdos

Para la realización de este proyecto y definición del catastro anterior, se desarrollaron instancias de conversación a las cuales asistieron ex ferroviarios, investigadores y vecinos de la comuna de San Bernardo.





## VÍCTOR ESCOBAR MARDONES

Ex Ferroviario, vicepresidente de la Junta de Vecinos Villa Los Aromos, miembro de la Corporación Maestranza.

“La Junta de Vecinos Villa Los Aromos agrupa a más de 200 casas, considerando alrededor de 1.200 a 1.500 personas, siendo un setenta por ciento de las casas de maestrancinos. Esta villa está agrupada por secciones de personal de la Maestranza Central, como personal de tráfico y tracción, maquinistas, entre otros. Yo pertenezco al sector de tráfico.

Mi trabajo tenía que ver con los trenes de carga y de pasajeros, así llegue a la Maestranza, a sacar carros y también a sacar obreros desde San Bernardo a Alameda y Estación Central, aunque muchos se bajaban antes. Con mi trabajo aprendí a conocer más directamente a los maestrancinos. También me hice cargo de la junta de vecinos y así he podido conocer, no solamente a otros maestrancinos como tal, sino también a sus hijos. Hoy, justamente, uno de ellos tiene el cargo de presidente de la junta de vecinos. Un “lolo” que lo conocí, digámoslo, representando las ideas que tenía su papá.

El “Tren Obrero” era la locomoción que tenían los trabajadores para trasladarse a sus viviendas. Para allá, saliendo de San Bernardo, había una villa, poblaciones que agrupaban a los maestrancinos, como la Fraternal Ferroviaria. Sobre el tren, siempre la carga tenía una “casita” que nos llevaba a nosotros y adelante el maquinista y su ayudante. Era muy sacrificado porque realmente uno no podía pasar mucho tiempo en casa. Vivíamos arriba de la casita del último vagón que iba atrás, y que felizmente tenía de todo: agua caliente, un baño chiquitito, tenía un departamento pequeño con dormitorio, la oficina y el comedor con la cocina. Todo era a carbón, era un lugar bien calentito por lo menos.

Tanto el Comité como la Corporación trabajaron para poder salvar las bodegas de la ex maestranza, para poder conseguir que se declaren monumento nacional, cosa que lo logramos. Y, a la vez, que el gobierno compre el terreno para poder hacer el museo ferroviario. Ese es el anhelo que se tiene”.



Proyecto de reciclaje de los talleres de la MCSB. Autor: Carlos Loyola Cortes.

## 11 FERROVIARIOS DE LA MAESTRANZA CENTRAL DE SAN BERNARDO FUERON DETENIDOS Y EJECUTADOS



Imágen: CORMECH.

Es el 6 de Octubre de 1973 y sobre el verde primaveral del cerro Chena se desata la tragedia apenas inicia el alba. Una serie de disparos marcan el inicio de la dolorosa procesión de las familias de los once trabajadores, obreros maestrancinos, que fueran secuestrados desde sus casas y de la Maestranza misma el 27 y 28 de Septiembre, días después del golpe, días después también de celebrada la independencia nacional.

En efecto, del 27 al 28, durante la tarde y la madrugada, y desde su domicilio fueron hechos prisioneros Roberto Ávila y Arturo Koyk, en tanto otros nueve maestrancinos más serían detenidos horas más tarde desde los mismos talleres. Alfredo Acevedo, Raúl Castro, Hernán Chamoro, Manuel Gonzalez, Adiel Monsalves, José Morales, Pedro Oyarzún, Joel Silva y Ramón Vivanco fueron llevados entonces junto a sus compañeros al fatídico Cuartel Dos del Chena que a la fecha era utilizado como centro de detención y tortura. Ahí, en compañía de prisioneros tomados en Buin, Paine, Puente Alto, vivieron sus últimos momentos. El mismo cerro que fuera testigo de su labor ahora era testigo también de su sacrificio.

Luego de ocho días de detención que incluyeron interrogatorios, torturas, falsos fusilamientos y la separación e incomunicación con sus familias

cayeron muertos sobre el Chena, acusados falsamente de pretender volar medio San Bernardo. Fueron sacados de sus calabozos en grupo al aire libre y obligados a correr cerro arriba dando inicio a los disparos en su contra para dar pie al falaz argumento de que habían pretendido escapar. Algunos cuerpos fueron depositados en el Instituto Médico Legal desde donde pudieron ser retirados por sus deudos, otros depositados en el patio 29 del Cementerio General. Uno de ellos desapareció por 17 años, Roberto Ávila, y cuyos restos fueron encontrados en una fosa común del cementerio de Huelquen una vez culminada la dictadura.

Cada día 6 de Octubre familiares, compañeros y amigos conmemoran esta triste fecha colocando velas en los ex galpones de la Maestranza o en las puertas del Cuartel N°2 de la Escuela de Infantería en un intento por llevar la luz a los oscuros lugares en que vivieron sus últimos momentos. Sus fotos evocan sus rostros tal y como fueron vistos por última vez en un convencimiento colectivo de que quien es recordado no ha muerto, que quien vive en la memoria aún está presente.

### Bibliografía

- Informe Rettig
- Fallo Corte Suprema, Episodio San Bernardo.



## LAURA GONZÁLEZ ESCOBAR

Hija de Manuel Zacarías González Vargas, ex ferroviario asesinado en el año 1973.

Mi papá se llamaba Manuel Zacarías González Vargas, se casó con doña Julia del Carmen Escobar Guzmán y tuvieron ocho hijos. Por eso le decían el “Conejo” González.

Mi mamá era oriunda de Linares, y mi papá era de Santiago. Al casarse decidieron venirse a vivir a San Bernardo que era el lugar donde mi papá tenía su fuente de trabajo. Él trabajaba en la Maestranza de San Bernardo, la segunda más grande de Sudamérica, la cual, durante su etapa más activa, congregó a más de dos mil obreros. Fue inaugurada en 1920, fue un gran polo de desarrollo industrial de la época. Por los años cuarenta, además de las labores propias de reparación de locomotoras, se abocó al armado y construcción de las mismas.

Mi papá entró a trabajar en 1949 a la Maestranza. Tenía en ese entonces 23 años. Trabajó en ese lugar hasta el 28 de septiembre de 1973. Mi papá trabaja en el taller de herrería. No sé si siempre habrá trabajado en ese taller, pero en la época en que murió se encontraba laborando en dicho taller.

La Maestranza tenía un poderoso sindicato en el cual también participaba mi papá. Él fue un dirigente sindical en alguna época de su estadía en la Maestranza. Este sindicato organizaba para las fiestas patrias, celebraciones en los talleres de la Maestranza para los obreros

y sus familias. Mi mamá dice que se juntaban todas las familias de San Bernardo y pasaban momentos preciosos e inolvidables. También en el verano se organizaban vacaciones para todos los ferroviarios que pertenecían al Club Andino de la Maestranza. Salían a distintas partes de Chile, en los mismos vagones de la Maestranza. Cuando llegaba el día de partir de vacaciones, pasaba un camión por las casas de los ferroviarios y se llevaba todos los bultos y luego los ponían en un vagón especial para equipaje. Así nosotros íbamos muy cómodos en los vagones para pasajeros. Era toda una aventura salir con el Club Andino. Yo alcancé a viajar muy poco porque mi papá murió en 1973.

Participaba también en el equipo de fútbol del taller de herrería como arquero. Y es extraño, tengo 3 hijos hombres que alguna vez han jugado fútbol, y dos de ellos siempre han jugado al arco. También era un dirigente político y activista social. Pertenecía en su juventud al partido Radical, pero luego abandonó ese partido porque el presidente de Chile de esa época, dictó la “Ley Maldita”, la cual declaró ilegal al partido comunista de la época.

Mi papá por su profesión de tornero, confeccionaba artículos de decoración como ceniceros de distintas formas. Recuerdo un cenicerito con forma de manos, un plato grande con tallado



Fuente: familia González.



de una mujer para poner la plancha. También hay en casa de mamá una locomotora. Artículos todos mantenidos y guardados celosamente por mi hermano, pues son un tesoro para todos nosotros.

En casa teníamos muchos libros, en especial de la editorial Quimantú, mi papá decía que esa era la editorial del pueblo. Yo aprendí a leer en alguno de esos libros que mi papá compraba.

El 11 de septiembre de 1973, ocurrió el Golpe de Estado en Chile. Ese día la vida cambió al menos para nosotros como familia y sé que para muchos chilenos también. Mi mamá tuvo que botar toda la literatura que había en casa, hasta nosotros los niños ayudamos en esa labor. Tiramos los libros al canal que pasaba cerca de la casa. Fue muy triste para mí tener que deshacernos de esos tesoros, pues había libros y revistas muy queridas y apreciadas, en especial las que le llegaban a mi papá desde Rusia.

Mi papá trabajó en la Maestranza de San Bernardo hasta el 28 de septiembre de 1973, día

en que llegaron los militares de la Escuela de Infantería de San Bernardo y secuestraron a 11 ferroviarios de sus lugares de trabajo, entre ellos mi padre. Mi papá desde ese 11 de septiembre, muy temprano por la mañana, se despedía de sus hijos al ir a su trabajo y ese día no fue la excepción. Pero a la hora de almuerzo no volvió, y a la hora de salida tampoco, nunca más lo vi, nunca más llegó a casa.

Mi mamá, salió a buscarlo por distintos centros de detención de San Bernardo, la comisaría, la cárcel pública que había en San Bernardo, la Policía de Investigaciones, la Escuela de Infantería, el cerro Chena y en ningún lugar lo encontró. Hasta que un día llegó a la casa un compañero de trabajo y le aviso a mi mamá que mi papá estaba muerto: lo habían asesinado junto a sus compañeros obreros en el cerro Chena de San Bernardo en la madrugada del 6 de octubre de 1973. Estuvieron ocho días en ese campo de detención donde fueron cruelmente torturados, les violaron hasta el más

mínimo de sus derechos humanos. Habían llevado su cuerpo al Instituto Médico Legal de Santiago. Había que ir a recuperar al otro día rápidamente su cadáver, o si no lo iban a inhumar en cualquier lugar y sería un detenido desaparecido.

Mi papá no era un delincuente, a ellos los mataron por ser obreros pertenecientes al Partido Comunista de Chile y que yo sepa hasta hoy en ningún código de la República estaba tipificado como delito. El crimen contra mi padre fue calificado por la Comisión de Verdad y Reconciliación como un crimen de lesa humanidad. Esta comisión reconoció que los 11 obreros nunca habían cometido un crimen y que las acusaciones que se les imputaban eran falsas.

El Estado de Chile, a través de sus organismos, había cometido actos de terrorismo de Estado y violación sistemática de los más mínimos derechos humanos en contra de sus ciudadanos. Estas muertes aún están impunes. Los tribunales de justicia determinaron fehacientemente la participación culpable de los militares en estos hechos, pero ninguno de ellos fue condenado. Obtuvimos verdad jurídica, pero no condena para los culpables, uno de ellos murió, y

los otros se pasean entre nosotros como honestos ciudadanos que no tienen culpas que pagar.

Nosotros, sus hijos, conmemoramos todos los años sus muertes y para ello realizamos una velación la noche del 6 de octubre, a los pies del cerro Chena, entre otras actividades.

Ahí, en ese cerro, todavía están sus almas y su sangre aún clama hasta el cielo por justicia. El murió a los 46 años de edad, en acto de servicio, porque fue sacado desde su lugar de trabajo. No obstante lo anterior, los nuevos patrones no le reconocieron los años de servicio y a mi mamá años después, solo le pagaron un montepío que no alcanzaba para sobrevivir.

Hoy de la gloriosa Maestranza no queda nada. Solo sobreviven al abandono tres talleres que el implacable desarrollo no borró. Son mudos testigos de que alguna vez existió la gran Maestranza de San Bernardo, que albergó a muchos obreros y le dio vida a esta ciudad. Dicen que por las noches se pasean las almas de los obreros muertos en acto de servicio y en el viento se escuchan las voces de los 11 obreros asesinados en el cerro Chena de San Bernardo, que aún esperan por justicia.



Zacarias González Vargas durante una tarde deportiva, Sin fecha. Fuente: familia González.





## JOSÉ MIGUEL CONTRERAS SOTO

Sanbernardino Profesor de Estado.

### **El liceo y la maestranza de ferrocarriles de San Bernardo**

El actual liceo Industrial A-129 Miguel Aylwin Gajardo nació como Centro de Educación Básica en 1967 y posteriormente se transformó en Centro de Enseñanza Media Industrial (CEMI) en el año 1968. Impartiendo dos especialidades: Construcciones Metálicas y Mecánica Industrial. Su primer director fue el señor Eduardo García Soto.

En la década de 1980 se incorporó la especialidad de Mecánica Automotriz. En los primeros años de existencia (1968), no se contaba con la infraestructura mínima para impartir las especialidades mencionadas, por lo que las clases teóricas se efectuaban en dependencias del propio establecimiento y las clases prácticas, debían realizarse en otros establecimientos que contaran con la implantación necesaria. Para ello se debía viajar a la Escuela industrial de Puente Alto y posteriormente a la Escuela Industrial de Rancagua, lo que conllevaba múltiples dificultades y anécdotas, dignas de seriales.

En 1970 se inauguraron los talleres de Construcciones Metálicas y Mecánica Industrial, equipadas con maquinarias traídas de Argentina y otras tantas de fabricación Chilena marca Sande.

En 1972 llegan maquinarias procedentes de la Alemania Democrática, consistente en equipamiento de última generación, entre las que se contaban máquinas de soldar Rotativas, estáticas y sistema MIG. Además de laboratorios de metrología para Mecánica Industrial. Técnicos alemanes instalaron e instruyeron a los profesores en el manejo de los nuevos equipos.

En el año 1968 el CEMI fue apadrinado por los trabajadores de la Maestranza de Ferrocarriles de San Bernardo, lo que trajo consigo, un constante intercambio de experiencias y asesorías, además de materiales que eran donados para la enseñanza del alumnado y posteriormente posibilitó, que los egresados de ambas especialidades, realizaran su práctica profesional en la Maestranza de Ferrocarriles del Estado de San Bernardo. Siendo la mayoría de ellos contratados como operarios o técnicos especializados.

En el año 1971 egresaron los primeros alumnos de enseñanza técnico profesional, entre los que se pueden destacar a los que prosiguieron estudios superiores y retornaron como profesores al mismo establecimiento, en sus respectivas especialidades: Gladys Benavente Oñate y Luis Morales Baltra, en Construcciones Metálicas y Flor Vergara Tarifeño en Mecánica industrial. Además de otras tantas personas que realizaron su práctica profesional en la

Maestranza, por mencionar a algunas: Patricia Zuloaga, Edia González, Mónica Fernández, Fabiola Encina, Teresa Marambio, Cecilia Pino, Darío Rojas. La mayoría fue contratada en la propia maestranza de San Bernardo como en las oficinas técnicas de Alameda.

Como profesor, en reiteradas ocasiones, me correspondió asistir con mis alumnos a visitar los talleres de la maestranza. Con esto se buscaba ponerlos en contacto con el mundo laboral. Esto me permitió verificar en terreno, la labor desempeñada por el personal de la empresa y ser testigo, de la capacidad e ingenio de los obreros y técnicos, tanto para reparar, diseñar y construir piezas y locomotoras a vapor completas. En estas mismas visitas seleccionábamos los materiales que posteriormente serían enviados al establecimiento educacional y concordábamos la cantidad de alumnos que realizarían su práctica profesional en esas dependencias.

La importancia o trascendencia que infirió la maestranza, no tan solo en el alumnado y profesores del establecimiento educacional, sino en la comuna en general, posibilitó que San Bernardo deba su identidad a la Maestranza de Ferrocarriles del Estado. Al respecto se debe señalar que, la comuna giraba en torno a la maestranza y sus obreros, a tal punto que el comercio abría sus puertas al toque del pito de la maestranza, ya que con él, se desplegaba un innumerable transitar de personas a pie o en bicicletas, que inundaban las calles de la ciudad y que requerían de todo tipo de servicios.



Imágenes: Guillermo Cruces.



Imágenes: liceo a través de las redes sociales.





## **BERNARDO OLGUÍN PINEDA**

Presidente de los ferroviarios jubilados y montepiadas de San Bernardo.

“Soy presidente de los ferroviarios jubilados y montepiadas de San Bernardo desde hace diez años. Nuestra institución trata de ayudar a nuestros más de 300 compañeros y socios, entre jubilados y montepiadas dándoles muchos beneficios. En el caso de las montepiadas, cuando fallecen sus esposos, ingresan a nuestra institución teniendo los mismos derechos y beneficios.

**Basados en el principio de ayudar a nuestros socios, hemos dispuesto para ello bastantes beneficios, como ayuda en caso de enfermedades, reparación de lentes, asistencia en caso de fallecimiento de los familiares, incluso cuando fallece uno de los socios nuestros nosotros tenemos un mausoleo en el cementerio, lo cual significa un funeral gratis para el deudo.**

Yo siendo muy joven, ingresé a la Maestranza de Ferrocarriles del Estado en el año 1952. Ahí fui destinado al taller de maquinarias de locomotoras, lugar en que desarrollé toda mi carrera funcionaria, hasta salir con el puesto de Jefe de Sección. Mi paso por Ferrocarriles fue muy importante, dado que tenía un trabajo bien mirado y bien pagado, permitiéndome lograr muchas cosas, entre ellas lo más importante de mi vida: formé un hogar.

Cuando ocurrió el Golpe Militar, todo cambió. No me gusta mucho tocar estos temas porque resulta que nosotros no somos políticos. Sin embargo, los hechos sucedieron de esa forma.

Una vez que los “caballeros” inventaran “la escala única”, en la cual nos incluyeron a los ferroviarios, quedamos muy mal evaluados y casi en los últimos lugares. La “escala única” fue una escala de sueldo que los militares propusieron más o menos en el año 1975. Recién habían asumido el poder y agruparon a toda la administración pública, -antes estábamos separados-.

Después, en el año 1978, yo con 26 años de servicio y siendo Jefe de Sección, fui exonerado por político sin ser político ¿Qué necesidad tengo de mentir ahora tengo 85 años? Me echaron, me acogí a jubilación y después ingresé a la institución de jubilados y posteriormente fui dirigente durante cuatro años hasta que fui elegido presidente.

Como ferroviarios llevábamos una vida sacrificada y de trabajo, porque en algunos talleres los métodos de trabajar no eran los más adecuados. Era pesado el trabajo porque Ferrocarriles era puro fierro. Nosotros lo hacíamos con gusto. En el año compartíamos con nuestros compañeros cuando era aniversario del taller respectivo. Por ejemplo, los famosos diecisiete de septiembre era cuando nuestras familias iban a una fiesta que nosotros organizábamos. Estábamos en nuestros puestos de trabajo para que ellas vieran lo que nosotros hacíamos. Así fue pasando el tiempo. Ahora queda la nostalgia, la maestranza se terminó para dar espacio a un conjunto habitacional.

Para nosotros es una verdadera pena ver como hay unos talleres semidestruidos, que son lo único que queda de una de las maestranzas más importantes de Sudamérica. Era un hormiguero de gente que se veía funcionando.

Mi padre ferroviario que trabajaba en Temuco fue trasladado a San Bernardo en 1922. Yo nací en 1930 en la población Balmaceda, que era población netamente ferroviaria. Por esto, todos los que éramos hijos de los obreros teníamos un único anhelo que era, algún día, seguir los pasos de nuestros padres, ingresar a la empresa de Ferrocarriles del Estado. Yo lo cumplí y mi hermano también. Así, es doble la nostalgia. Nosotros conocimos la maestranza desde que nacimos.

Teníamos un campeonato que se hacía anualmente. Cada sección o taller tenía un equipo y las competencias eran bien bonitas, incluso había equipos con muy buenos jugadores. Después de los partidos teníamos un pequeño refrigerio y eso se fue haciendo una costumbre después con el tiempo. Los partidos y los campeonatos eran tan intensos, bonitos. Eso generaba una camaradería entre nosotros, porque nos íbamos relacionando unos talleres con otros. Eso sirvió para que el deporte surgiera en la Maestranza. También teníamos basquetbolistas buenos que fueron seleccionados en San Bernardo y seleccionados chilenos también, por ejemplo, el Sr. Tapurini. Tuvimos buenos boxeadores, buenos ciclistas e incluso atletas internacionales, como don René Seguel y Sergio Rencoret quienes compitieron en Argentina y Uruguay, en varias partes.

Entonces todo el tiempo el nombre del ferroviario fue bien visto, bien llevado para nosotros en esos tiempos. Ser ferroviario era un orgullo, incluso en San Bernardo. Oiga, hay poblaciones que son netamente ferroviarias, por ejemplo, la Ernesto Merino Segura que tiene como 300 o 400 casas, son todos ferroviarios. En la población Balmaceda, son todos ferroviarios. La población Sur cerca de la Plaza Guarello, también eran todos ferroviarios. Entonces, si usted ve la historia a contar de 1920

cuando empezó a funcionar la maestranza, San Bernardo se expandió porque “de golpe y porrazo” llegaron 800 personas a trabajar a la maestranza. Cuando recién se inició, cuando no había nada, se necesitaban escuelas hospitalares, negocios, almacenes casas para que viviera la gente.

San Bernardo no daba abasto para tanta recibir tanta gente, de tal forma que Ferrocarriles se vio en la obligación de poner un “tren ferroviario” que partía a las 7:00 de la mañana de Santiago y se iba a las 5:00 de la tarde de San Bernardo, para ir a dejar gente a lo Espejo y a Santiago, porque aquí no éramos capaces para absorber eso. Así fue el surgimiento de San Bernardo.

En el fondo, y por último, para que los ferrocarriles pudieran ser como fue en esos tiempos, nosotros lo encontramos muy lejano, porque la inversión que habría que hacer es inmensa. Están deterioradas, no solo las estaciones, sino la línea férrea, los puentes, el mismo servicio de locomotoras y automotores no es el adecuado para este país. Ojalá algún día lo podamos ver como fue entre la época del 40, 50 y 60. Es difícil que nosotros lo veamos, pero ojalá algún día antes que nos muramos logremos ver eso”.



Inauguración del Coche Alemán el 17 de Septiembre 2011 por parte de la Señora Alcaldesa Nora Cuevas Contreras, adquirido por la Corporación Municipal a petición del Comité de Defensa del Patrimonio Ferroviario de la Maestranza Central de San Bernardo y que se encuentra ubicado en el Parque García de la Huerta.



## MANUEL AHUMADA LILLO

Presidente C.G.T. CHILE.

### El que nació dos veces.

*A los caídos en el campo de prisioneros del Cerro Chena, en San Bernardo.  
Mi recuerdo y el compromiso de seguir junto a la clase trabajadora.*

Había salido temprano el sol ese 3 de octubre de 1973. El dolor recorre todo el cuerpo, pero sentir como el sol traspasa la ropa y abraza, es una sensación maravillosa. No se puede ver la caída del fuego vivificador, la apretada venda lo impide, pero está ahí, encaramándose por el cielo desde la cordillera, rompiendo por entre todas las rendijas del campo de prisioneros, avanzado sin prisas en su camino hasta el mar, allá lejos tras las espaldas de los presos y del cerro.

Abajo se escucha el motor del vehículo que trae a los que torturan. Se contrae involuntariamente el cuerpo, como cuando se recogen en sí mismos los chanchitos de tierra. Algunas carreras por el sector, la orden de ¡Silencio! y a tomar la posición de preso.

¿Cómo estarán los padres y hermanos, los amigos del barrio y de colegio y esos vecinos que no han dejado de preguntar si hay alguna novedad y que luego se retiran con la vista pegada al piso? Han de ir perdiendo, con cada hora que pasa, la esperanza de volver a vernos. Lo mismo nos pasa a quienes estamos aquí, invisibles para todos excepto para nosotros mismos. No es necesario ver, para entender que se aleja inexorablemente la vida.

¿Volveremos a ver con tranquilidad la luz del día, las luminarias y las sombras de la noche, dar y recibir abrazos, besar y acariciar en la intimidad?. Se detiene el vehículo. El sonido seco de las botas de los que viajan en la parte

de atrás al golpear el suelo, es la señal de que comienza otro día interminable de golpes y torturas, de necesidad de agua, ansiedad por alimentos, carencias que satisfeceremos al fin del día con un banquete de cáscaras de naranja.

¿Será hoy mi turno de pasar por los siniestros cuartos, ubicados al costado norte de este centro clandestino de detención, o deberé escuchar los gritos de dolor y las súplicas de los que hasta ahora me han antecedido?.

Como pasa de lento el tiempo, los tipos han llegado, los gorilas han llegado, los animales salvajes han llegado, pero parece ser que nada se mueve.

¿Qué sucede mas allá de la sucia venda que en-ceguece?. Un rugido, la voz de la bestia, rompe la mañana y silencia a los pájaros, desaparece el sonido monótono y eterno, que indica el paso de la electricidad por los cables de alta tensión que están por allí arriba, sobre nuestra cabezas.

“¡De pie los prisioneros! -es la orden- ¡Manos en la nuca y silencio!. No los quiero oír ni respirar mierdas... ¡Si lo hacen, se mueren!”. Y ahí estamos, vista al frente sin ver, sin saber quien está adelante, al lado o detrás de cada uno de nosotros. Sólo el paso cansino de los que vigilan, metrala en mano, dispuestos a todo por si esta tropa de subversivos ciegos, cubiertos de llagas y con sus músculos agarrrotados, se decide a atacarlos. Silencio. Quejidos débiles.

Es tanto el silencio, que semeja una explosión el golpe que recibe aquel que osó quejarse y fue escuchado. Se doblará, enroscará en sí mismo, lentamente. Si le quedan fuerzas pondrá una o las dos rodillas en tierra. Buscará con desesperación aire para beberlo en abundancia, y comenzar a levantarse. Si no puede hacerlo y cae al suelo, las botas le recorrerán entero, hasta saciar su hambre. Lo tomarán bruscamente del pelo, de cualquiera parte de su cuerpo y lo volverán a la fila.

Un nuevo quejido casi imperceptible, da cuenta de su derrota en este desigual combate. Los pasos se repiten y retumban en los oídos. Suenan como esos míticos pasos de los monstruos de nuestra infancia, o aquellos gigantes buenos que ayudaban a cumplir los sueños.

Las manos tomadas por detrás de la nuca comienzan a pesar, con cada segundo que transcurre. Lentamente y sin aceptar la orden, se separan los dedos. Por mucho que se quiera tener la fuerza de un titán, ellos, los dedos, terminan deshaciendo el nudo que se habían juramentado no romper. ¿Cuánto tiempo llevan tomados? ¿Minutos, horas? No importa cuanto. Aunque el cerebro les ordena no soltarse, porque sabe lo que viene después de esa separación involuntaria, no hacen caso y se abren.

En el mismo momento en que los dedos toman caminos diferentes, un golpe seco en las costillas o en la boca del estómago, deja claro que siempre alguien observó al que no ve, para golpearlo e indicarle que el poder de la vida y de la muerte está en sus manos.

El arma que golpea a unos y a otros es la misma y sin embargo los quejidos, los gritos son distintos. Es Manuel, es Ricardo, es Joel, los que se llevaron ayer tarde y fueron hacia cuesta Chada, es Ramón, es Adiel, es Raúl.

Silencio. El señor de las tinieblas ruge de nuevo. ¡Los nombrados darán un paso al costado! ¿Qué pasará con los otros? Es lo que se deben haber preguntado todos los que están con sus manos en la cabeza en ese momento. Comienza

la lectura, un apellido y después el nombre, pies que se arrastran, ni una palabra, solo respiración entrecortada y pies que se arrastran, ¿son los que se van?, pensarán todos cuando escuchan nombrar a uno. ¿Hay tortura más grande que esta? Decenas de hombres agotados, carentes de todo salvo de las ganas de vivir, yacen pendientes, expectantes del próximo nombre, sin saber si el llamado compra pasajes a las tinieblas o a la luz. Y sin embargo todos, sin excepción, esperan ser el próximo apellido y nombre. Continúan de pie, sosteniendo unos a otros a esos dedos adormecidos, que quieren descansar junto a todo el brazo, a un costado del tronco.

¿Qué hora es?, se preguntan cuando ya no escucharon mas nombres ni apellidos. No fueron llamados. Siguen parados ahí, las lágrimas corren por esas barbas de varios días. Seguro que la venda se empapó y ya no pudo contenerlas. Unos dicen oraciones, se entregan a sus dioses y santos. Invocan el perdón para los martirizadores, otros buscan explicación, una razón, una sola, del porque tanta maldad. Reafirman su convicción en que el hombre será libre cuando se desprenda de sus lastres y esa libertad permitirá sembrar y distribuir con igualdad los frutos.

Vamos a morir, dicen todos sin hablar, gritando en silencio se despiden de la vida, del amor. Se abrazan invisiblemente los nombrados y los ignorados. Sea lo que sea que venga ahora, unos y otros descansarán por fin al terminar el día, caminaran por calles desiertas, buscando los brazos de aquellos que ya van perdiendo las esperanzas, cuando es ya 3 de octubre y hay sol, o bien recibirán un tiro en la cabeza o muchos en distintas partes del cuerpo, hasta que nada más que el silencio reine.

Largo tiempo transcurre, lejana las notas de un tema musical de moda, gritos que se pierden, los cables de alta tensión que parecen haber recuperado todo su poder, braman en las torretas. Ahí adentro, en el costado norte de la casa de techo colorado o la casa blanca como será recordado por siempre este lugar del Cerro

Chena en San Bernardo, se repiten las mismas preguntas, se sigue jugando al gato y el ratón, solo que el roedor continúa amarrado y con venda en los ojos. ¿Será él quien va a encontrarse con la muerte?

A las 15 horas mas doce minutos, cae de bruces al suelo, esta mojado. ¿Es agua o sangre?

Sigue vendado pero sus manos están libres de ataduras, acaricia el pasto y los arbustos pequeños que parecen rodearlo, respira ansioso, tanto que se ahoga, resopla y comienza de nuevo, se estira cuan largo es y rasga los restos de ropa que le cubren el tórax. Los músculos se distienden y aunque tiene dolor se estira de nuevo, una y otra vez. Esta dolido, sucio, pero se percibe entero. ¿Será agua o sangre lo que aún le recorre el cuerpo? El pecho adolescente recibe directo, desde las alturas, el abrazo del sol, que lo toca, lo cubre, lo acaricia, lo adormece.

Es uno de los que se va, al menos de allí. Parece un parto, es el parto de la vida. Sin volver a las entrañas de la madre, vuelve a nacer.

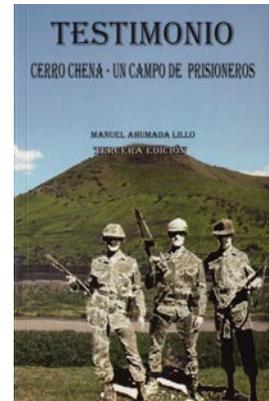
Llora y se entrega al sol. No sabe si está mojado por el agua o la sangre, pero percibe que este sol le va secando.

Pasadas las 6 de la tarde de ese 3 de octubre le tocó volver al mundo. Paradojas de la vida, debió gritar vivas a los que lo habían flagelado física y mentalmente.

La noche estaba encima de ellos. La pesadilla tenía aún un capitulo por desarrollar, y pese a que la parca cobró todavía otras vidas, fueron 3 los que volvieron a ver el sol ese 4 de octubre de 1973, amanecieron en “libertad”.

Todavía hoy da gracias por eso y no ha olvidado a los que fueron nombrados y no volvieron a ver la luz.

Testimonio. Libro publicado por Manuel Ahumada lillo.



El ferroviario de San Bernardo, una vida de trabajo y compañerismo. Fuente: familia González.



## FIRMA DE LA LEY N° 17.273 POR EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EDUARDO FREI MONTALBA, EL 15 DE ENERO DE 1970



Materia de la ley: pago del 100% de la licencia curativa y la imposibilidad del 70% de los sueldos anexos.

Cuando la licencia por enfermedad se prolongaba, el sueldo se iba reduciendo. Es decir, si la licencia era demasiado extensa, el sueldo podía llegar a cero pesos. El argumento principal de los ferroviarios para subsanar este asunto entre

otros fue que las enfermedades eran producto de las deficientes condiciones de trabajo.

Para lograr esta ley, los trabajadores permanecieron en huelga general, en forma intermitente, por más de tres meses, ya que consideraban que el gobierno, por intermedio de su ministro de hacienda, Andrés Zaldívar, no quería ceder. A pesar que el planteamiento de los trabajadores indicaba que con el solo hecho de cobrar el correo y las encomiendas, que eran gratis en Ferrocarriles, la ley se podía financiar. Finalmente, el Partido Demócrata Cristiano otorgó libertad de acción a sus parlamentarios para votar y de esta forma se aprobó la Ley.

En la fotografía se muestra la firma de la Ley, tomadas el fotógrafo Sergio Sepúlveda, alias "El Chileno". El Presidente de la República dirigiéndose al Presidente del Consejo, Guillermo Cruces Mendoza, le dice "con esta ley los ferroviarios van a pasar enfermos"; y el Presidente del Consejo Obrero le contesta, "no Señor Presidente, con esta ley los ferroviarios tendremos derecho a enfermarnos".

## CELEBRACIÓN DEL 17 DE SEPTIEMBRE



La fotografía corresponde a una de las locomotoras construida en la Maestranza Central de San Bernardo, bautizada con el nombre del Presidente de la República don Gabriel González Videla.

La Maestranza Central de San Bernardo fue un gigante de concreto y hierro que no solo irrumpió en el devenir urbano, político y económico de la ciudad, sino fue, por sobre todas las cosas, el ente cohesionador de una comunidad que obtuvo desde ahí unidad interpretativa y discursiva. Se destaca la celebración de fiestas patrias el 17 de septiembre, día en que los talleres abrían sus puertas para recibir la visita de los familiares de los obreros. Interesante resulta analizar que esta festividad congrega al resto de la ciudad. No es una fiesta oficial en tanto instituciones gubernamentales, sino una manifestación popular que invita a su contexto más cercano a ser parte de la celebración de una comunidad por la cual sus miembros han dejado sudor, lágrimas y hasta la vida, al tiempo que les reúne, sintetiza y simboliza.



## EDUARDO CASTRO PINO

Operador Planta de oxígeno Maestranza Central de San Bernardo.

“Mis padres fueron Eduardo Castro Guerrero y María Pino Dinamarca, de este matrimonio nacieron 7 hijos. Yo, Eduardo Castro Pino, primer hijo hombre, conocí desde muy cerca el esfuerzo de mis padres para mantenernos y educarnos. Mi padre que era ferroviario, viendo que su salario no alcanzaba, empezó a construir casas a sus amigos que tenían sitios y así mejorar su ingreso, por otro lado, mi madre empezó a dar pensión en el restaurant Portales. Yo estudié en la Escuela Superior y luego en el liceo de San Bernardo, por las tardes, de 18:00 horas en adelante, iba a la escuela vocacional, una verdadera universidad para nuestros padres cuyo anhelo era vernos entrar a trabajar en la Maestranza.

El año 1945 entre a trabajar allí, en la Armaduría de carros, en el taller Tender. Había que practicar mucho el manejo de los martillos de aire para remachar estos carros ya que eran muy peligrosos. La obra era Dirigida por don Rosamel Arriagada Barrera. Al término de esta se nos permitió ingresar a la fundición en el taller Herrería en el cual quede de planta. 12 años estuve en este trabajo que era muy pesado. Allí se fabricaban bielas para la locomotora, pasadores, bocinas, tuercas y muchas otras piezas. En 1960 se llamó a un concurso para mecánico de mantención quedando yo clasificado lo cual me permitió llegar al taller eléctrico donde me fue muy bien.

Esto era un desafío. Había que prepararse bien, ingrese entonces al instituto ferroviario Carlos Arias Martínez. Viajaba todos los días en el tren ferroviario. Este desafío me duró uno a dos años, pero tuve que abandonarlo por tener que hacer tiempo extraordinario, lo cual era obligatorio. Se presentó entonces la oportunidad para ha-

cer un curso de operador de planta de oxígeno en El Teniente tocándome ser designado junto a Julian Senler. Para estos puestos había postulantes de distintas empresas. Llegamos a este nuevo desafío donde el instructor de seguridad era don Jorge Robledo, ex jugador de fútbol de Colo-Colo. En este curso teórico llegué octavo, mi compadre séptimo lugar. Pero en la práctica, Senler y yo, ocupamos el primer y segundo lugar por lo que nos ofrecieron contratos muy buenos, sin embargo no todo fue muy grato, ya que en 1973 pasó lo que nunca se pensó, golpe de estado contra el presidente Salvador Allende. Tuvimos que volver a Maestranza y terminé exonerado de esta empresa.

No me dí por vencido. Instalé en mi casa un taller de estructuras metálicas.

Todos estos contratamientos me obligaron a retirar a mi hijo de la universidad. Se me presentó la oportunidad de irme contratado a Argentina a la empresa Prear de José Carttoni, pero el cambio de moneda nos perjudicó y después de dos años tuve que volver a Chile por la muerte de mi padre. Nuevamente seguí con mis desafíos logrando levantar mi taller de nuevo donde me fue bien, llegando a tener 22 personas trabajando, la mayoría ferroviarios jubilados.

Tiempo después el destino me juega otra desgracia, se enferma mi esposa y posteriormente fallece.

Llevo 23 vividos con 3 hijos, los que saben que su padre ha luchado por mejor. Tengo 69 años de imposiciones, a los 87 años estoy feliz por la comprensión de mi familia”.



Ferrovianos posando junto a una rueda de locomotora. Fotografía tomada por Víctor Peña.



Años '60. Obreros del Taller Herramientas celebrando fiestas patrias. Crédito: autor anónimo, aporte de Claudio Quintanilla



## PABLO MORALES ARIAS

Músico formado en el oficio de cantautor, con estudios en periodismo y artes visuales. Nació en San Bernardo en 1975 y creció en la villa Mahuida de esa ciudad.

Fue en 2005 cuando me embarqué en una investigación que tenía por objetivo final construir un guión cinematográfico documental sobre la ex Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo. Con el paso de los meses de trabajo fui recolectando valioso material, sobre todo fotografías, lo que me hizo pensar en la posibilidad de montar una exposición sobre el tema.

Como la producción cinematográfica es mucho más costosa que una exposición de fotos, la exhibición de imágenes fijas fue ganando lugar en mi planificación, lo que además fue estimulado por una urgencia concreta: los pabellones que quedaban del ex taller ferroviario estaban casi sin protección legal y considerando el voraz apetito inmobiliario, era muy probable que en el corto plazo terminaran en el suelo. Por tanto, había que actuar rápido, había que meter bulla lo antes posible.

Fue entonces cuando sumé a mi trabajo de investigación a otras voluntades que también querían salvar lo que quedaba de la ex Maestranza. Me puse a gestionar la exposición de fotografías históricas junto a mi padre, Nelson Morales, en ese tiempo presidente del Colegio de Profesores de la Provincia del Maipo, y además tomé contacto con ex ferroviarios que tenían valiosas fotografías, como Guillermo Cruces y César Disi.



Nelson Morales participando en la inauguración de la exposición Los Tiznados en el Consejo de la Cultura, Valparaíso. Crédito: archivo Consejo.

En septiembre de 2007 inauguramos la exposición en el edificio central del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes (Valparaíso), como un modo de llamar la atención en un lugar público estratégico sobre el daño patrimonial para el país que podría significar la desaparición de aquellos pabellones.

La exposición –a la que le llamamos “Los tiznados” rescatando el apodo que tenían los ferroviarios de San Bernardo– comenzó luego a girar por otras partes de la Región Metropolitana, siendo gestionada en conjunto por muchas manos ciudadanas defensoras del patrimonio local.



Guillermo Cruces participando en la inauguración de la exposición Los Tiznados en el Consejo de la Cultura, Valparaíso. Crédito: archivo Consejo.

Para el catálogo de la exposición en el Consejo de la Cultura escribí un texto del cual ahora rescato un par de párrafos que quizás podrían sintetizar lo que muchos piensan sobre este tema:

“Es la desaparición de la Maestranza Central, sabiendo lo protagónica que fue para el desarrollo industrial del país y para la vida política, económica, social y cultural de una ciudad como San Bernardo, lo que vuelve a poner en crisis una cuestión tan compleja como la identidad local y sus posibles referentes históricos. Por lo demás, dicha crisis, ya lo sabemos, la comparten hoy decenas de ciudades a lo largo de todo Chile, cada cual golpeada por su propia vorágine modernizadora”.

“En este sentido, el caso de San Bernardo es paradigmático, sobre todo cuando el lugar analizado es una periferia metropolitana. Esto, porque la desaparición de la Maestranza y el actual abandono de lo que queda de ella, confirman la recurrente anulación simbólica que sufren las ciudades que rodean al centro. En ellas parece que nunca pasa nada, que nunca pasó, que allí sólo se duerme”.

“Ciudades como San Bernardo, ¿pueden ser algo más que periferia? ¿Lo fueron alguna vez? ¿Y cómo saberlo? ¿Se conserva algún dato –un fragmento de paisaje arquitectónico, por ejemplo– que permita recordar un pasado protagónico? ¿O todo se desvanece en el aire? (1)”.

Luego de 2007, la exposición se transformó en un componente más que estimuló a la ciudadanía sambernardina a organizarse y a exigir el reconocimiento de los pabellones que quedaban de la ex Maestranza como patrimonio histórico cultural, demanda que tiempo después fue acogida y oficializada por el Consejo de Monumentos Nacionales.

Creo que lo valioso de aquellas fotografías es que nos volvieron a poner en contacto con el protagonismo histórico de la clase trabajadora sambernardina y nos recordaron aquel rico tejido social que se construyó en torno a la Maestranza.

Hoy, a pesar de las múltiples acciones ciudadanas, sigue rondando la amenaza de perder los últimos vestigios de un referente histórico fundamental de nuestro territorio y de nuestras biografías. Debemos, por tanto, seguir en alerta y trabajando para que eso no ocurra.

Pablo Morales Arias, octubre de 2015.

(1) Pablo Morales A., texto del tríptico de la exposición Los Tiznados, publicado por el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Valparaíso, 2007.



## ROLANDO ORELLANA UBAL

Ex ferroviario, hoy Presidente de la organización Andén del Recuerdo.

“Mi nombre es Rolando Orellana Ubal. Entré a la Maestranza en enero de 1956 a hacer práctica. Entré con muchos otros jóvenes, 50 y tantos, de distintas partes. Nos daban la posibilidad de hacer la práctica a los mejores alumnos del barrio, los más destacados. No es por vanagloriarme, pero es así la cosa. Entonces me aseguraron entrar a la Maestranza. Mi especialidad es de mecánico tornero. Ese fue el título que yo saqué. Hice la práctica por un año y medio. Pasé por varios talleres y me tocó armaduría, porque ahí estaba el auge del vapor. Todo lo que se hacía era a vapor. Todo. Las locomotoras, los pescantes, todo era a vapor. Habían locomotoras internas que hacían el servicio interno y se reparaban locomotoras para la red, para el norte y para el sur. Cuando yo llegué se hacían entre 18 y 20 locomotoras todos los meses. Entre mis compañeros anteriores se encontraba mi suegro. Ese caballero, que había entrado años antes vio que se hicieron dos locomotoras. Una era la “La Presidente González Videla” que era de trocha angosta para iba la red norte y para la red sur. Tengo información de que estaba “La Dieciocho”, que la regalaron los argentinos, no sé si para el centenario. Están impecable que es de 1957.

Entonces, ahí yo no iba muy preparado para la parte mecánica, dado que era tornero, pero ahí me hice mecánico. Me enamoré de mi taller. Habían más de 120 personas divididas en distintos grupos. Porque en la Maestranza para reparar locomotoras se usaba un sistema de cadenas, donde las locomotoras venían de afuera, llegaban ya sea de la red norte o la red sur. La recibían y se hacía una recepción. Ahí se

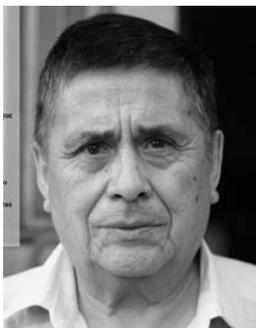
veía cómo venían partes buenas y partes malas. Cuando habían accidentes había que desecharlas. Lo conversamos ese día. El accidente que hubo en San Bernardo. Esa máquina “La 842” que fue la que chocó, hubo que darla de baja porque quedó inutilizable. Ninguna de las piezas, ni siquiera las ruedas, como no tenían convoy entonces hasta las ruedas hubo que destrozadas, cortarlas, para dejar los materiales para otras cosas.

Habían inspectores que recibían la locomotora. Los inspectores recibían pieza por pieza. Entonces las piezas que traían malas había que reponerlas. En todo eso había un análisis. Entonces cuando se sabía ya que tal pieza venía mala, de tal tipo, todas las locomotoras que llegaban al desarme la empezaban hacer. Eran como 14 grupos en el taller y grupos de mecánicos que estaban paralelamente al taller, al interior del pabellón central. Se encargaban de reparar las piezas y entregárselas a armaduría para que empezaran a desarmarlas.

El vapor llegó hasta el año 1985. Con el *diésel* pasó que venía desde afuera el instructor de la empresa. Incluso habían mecánicos, hasta ingenieros que venían desde afuera. Empezamos con el problema de la contaminación, como se fueron poblando las ciudades, no solo San Bernardo. Ya en muchas partes las locomotoras hacia el sur ya empezaban a reclamar. Los campesinos y los dueños de la tierra decían que la chispa de la locomotora empezó a quemar su sembrado, los trigos. Ellos empezaron a reclamar y se dio el proceso de modernización”.



Imágenes: Guillermo Cruces Mendoza.



## GUILLERMO CRUCES MENDOZA

Ex ferroviario, hoy Presidente Corporación Maestranza.

“La historia ferroviaria de mi familia comienza con el traslado de mi abuelo don Pedro Villa Lavín, de profesión mecánico, desde la Maestranza de Concepción junto a mi abuela doña María de la Cruz Martínez Ovando, y un hijo de ambos llamado Pedro Segundo Villa Martínez, quién también ingresa a Ferrocarriles al inaugurarse la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo el año 1920. Radicándose en la Población Ferroviaria Sur, en la esquina de calle Victoria con calle 1° de Mayo, en donde se instala con un negocio de bebidas alcohólicas. Junto a ellos también viene trasladado don José Flavio Vergara, esposo de mi madre, casado en primeras nupcias con doña Rosa Amelia Mendoza Martínez, quienes se radican en la Población Ferroviaria Sur, en calle Victoria. Junto a sus hijas, Ana Luisa Vergara Mendoza, Julia Vergara Mendoza, casada con don Esaú Ramírez Zúñiga, quién también ingresa a trabajar a la Maestranza con fecha 2 de Abril de 1935, egresado de la Escuela de Artes y Oficio como Técnico Industrial.

También cuentan Elidia Elena Vergara Mendoza, casada con don Joel González, quién ingresa a la Santiago Watt, desempeñándose como maquinista de locomotoras a vapor, Luz Olivia Vergara Mendoza y su hijo Juan Esteban Vergara Mendoza, quién también ingresa a trabajar el 16 de octubre de 1939 a la Maestranza Central de San Bernardo.

Por otra parte, mi padre don Artemio Cruces Pacheco, de profesión tornero, viene a inaugurar

la Maestranza Central de San Bernardo ingresando el 7 de Junio del año 1920 trasladado de la Maestranza de Temuco junto a su esposa e hijastro Luis Vives Benavides, quién también ingresa a trabajar a la Maestranza el 21 de Marzo de 1940 y sus hijos, Laura Rosa Cruces Benavides, Isabel Cruces Benavides, quién se casa con don Raúl Palma Arellano, mecánico en la Maestranza y que luego de estudiar vespertino en el Instituto Carlos Arias Martínez se titula de Técnico, ingresando a trabajar en la Oficina Técnica de la Maestranza. Artemio Segundo Cruces Benavides, que también ingresa a trabajar a la Maestranza el 11 de Enero de 1947 a la Empresa Particular de Armaduría de Carros de propiedad de don Jorge Del Sol y Cía”.

Foto 1.- El cuarto de izq. a der., parado en línea superior, don Artemio Cruces Pacheco (mi padre), mecánico tornero, trasladado de la Mtza. de Temuco el año 1920 a inaugurar la Mtza. de San Bernardo.

Foto 2.- Izq. a der., parado en 2da fila, don Pedro Villa Lavín, (abuelo), mecánico, trasladado de Mtza. de Concepción el año 1920 a inaugurar la Mtza. de San Bernardo.

Foto 3.- El cuarto agachado, don Juan Vergara Mendoza, mecánico (hermano) y al centro con mezcilla de dos piezas y corbata don Esaú Ramírez Zúñiga Jefe del Taller Armaduría. (cuñado), durante la construcción de la Loc. a Vapor “Maquinista Farfán” el año 1945.

Foto 4.- El 3er agachado de izq. a der. don Artemio 2do. Cruces Benavides, (hermano) integrante de la Empresa particular de Armaduría de Carros don Jorge del Sol y Cía, con funcionamiento dentro del recinto de la Maestranza EFE de San Bernardo, el año 1947.

Foto 5.- Inauguración de la Loc. W trocha métrica “Presidente Ríos” año 1942. Al centro el Sr. Presidente don Juan Antonio Ríos a su lado derecho el Presidente del Consejo Obrero Ferroviario de San Bernardo, don Oscar Aguayo Díaz, al lado Izquierdo del Sr. Presidente Ríos, don Ruben Veloso Ingeniero Jefe de la Mtza. y luego don Eduardo Frei Montalba, Ministro de Obras Públicas.

Foto 6.- El Grupo Andén del Recuerdo, junto a sus esposas año 2008, en el local “Parrilladas de Willy”.

## EL DEPORTE FERROVIARIO

Uno de los elementos de cohesión social e identitaria más importantes al interior del complejo ferroviario Maestranza Central fue el desarrollo de variados y numerosos clubes deportivos, los cuales se desarrollaron en disciplinas tan diversas como el fútbol, *basquetball*, andinismo, tiro, ajedrez, rayuela, *box*, atletismo y *hockey*. Inspirados en los ideales de una educación física que llamaba a una formación íntegra del obrero, esto es, preparado educacional y físicamente para enfrentar los desafíos que requerían la lucha social y el desarrollo del país.

A los clubes nacidos al amparo de los talleres, y que tomaron como nombre la denominación de la especialidad de cada uno de ellos, como por ejemplo “Herramientas”, “Bielas”, “Frenos de Aire”, se sumaron los representativos del conjunto fabril llamados comunmente como “Maestranza Central” los cuales, en sus distintas ramas, tuvieron destacada participación en el deporte nacional durante las décadas de 1940 a 1960, lo que al mismo tiempo les valió la capacidad de construir y utilizar importantes espacios deportivos tales como el Estadio Maestranza, posteriormente vendido a Vulco y donde llegó a jugar el club Magallanes, o el gimnasio Ferroviario en pleno centro de San Bernardo y preparado para deportes bajo techo como el *basquetball*.

Deportivo Herramientas.  
Fotografía aportada por Paula González.



Maestranza Central campeón amateur 1950 - Revista Estadio 24 Febrero 1951 año X N° 406.

Uno de los logros más importantes del Maestranza Central fue el campeonato obtenido en la División de Honor *Amateur* de fútbol en 1950, predecesora de la Segunda División o la Primera B como se le conoce actualmente. Maestranza Central, alineando una mezcla de trabajadores y jugadores semiprofesionales allegados a la industria ferroviaria, logró el campeonato que en ese año no consideraba ascenso a la liga profesional, sin embargo, la formación de una Segunda División en 1952 le dio la oportunidad de jugar como equipo profesional, aunque su participación fue más bien irregular, no logrando reeditar los triunfos anteriores y desapareciendo finalmente en 1956, año en que se une con San Bernardo F.C. y se pasó a llamar San Bernardo Central.





## MÓNICA MONSALVES LEÓN

Hija de Adiel Monsalves, ferroviario ejecutado en Cerro Chena.

“Adiel Monsalves Martínez de 41 años, trabajador de la Maestranza San Bernardo, era dirigente sindical, militante del Partido Comunista y fue uno de los 11 trabajadores de la Maestranza ejecutados en el Cerro Chena.

Yo sé que llego a los 16 años al taller de tornería. Ese era un trabajo muy particular, se trabajaba con piezas únicas que requieren ser muy cuidadoso y minucioso. Por esto los trabajadores pasaban muchas horas en los talleres, desgraciadamente el taller donde mi padre trabajaba fue derrumbado.

Cuando a ellos los asesinaron, muchas familias ferroviarias quedamos absolutamente aislados y solos. No hubo contacto con los amigos, no hubo contacto con los demás trabajadores, a mi vieja la veían en la plaza de San Bernardo y trataban de evitarla, de no tener contacto con ella porque había miedo, y tuvimos que luchar y empezar de cero.

Cuando yo le empecé a hacer las preguntas a mi madre, a preguntarle los porqué, ella me comenzó a contar la verdad, lo que ella sabía. La maestranza estaba totalmente cercada y mi padre alcanzó a despedirse de ella. Esa fue la última vez que lo vio aunque nunca supo donde, o en qué lugar estaba. Iba al Estadio Nacional, y a muchos lugares pero mi padre estaba en el cerro. Ya a mediados de los 80 logramos tener una foto de él, porque fotos no quedo

ninguna, incluso en la maestranza nos costó mucho recuperar la ficha de su carpeta, hasta que **dimos con una foto de carnet**. Posteriormente cuando empezamos a hablar con más gente, cuando íbamos a los actos recordatorios, a las romerías, uno que otro maestrancino decía “yo conocí a tu papá, te pareces mucho a tu papá, tienes la misma sonrisa”, y ellos empezaron a contarme pequeños trozos de su vida, de cómo era mi padre.

Así empecé a conocer a mi viejo, aparte de todo aquello de cuando ellos se conocieron de jóvenes, aunque yo quería conocer esa parte más política de mi viejo, porque él era obrero sindical y lo logre por medio de otras personas. Fue como armar un rompecabezas. A él le gustaba mucho el ciclismo, recorría Chile.

Venía también lo inevitable, saber por qué lo habían detenido donde fue su último lugar de cautiverio y desde ahí empezó el tema judicial jurídico donde empezamos a buscar una verdad que costó mucho dar con ella porque era muy difícil hablar con los testigos y sobrevivientes. En los años 90 logramos definitivamente presentar la querrela. Mi madre no la alcanzó a presentar porque ellos no alcanzaron a casarse ella no era ni la esposa ni la viuda legalmente. Yo tenía que tener la mayoría de edad para presentar la querrela a esa fecha el 90 yo había recorrido muchas cosas, había recogido y recopilado muchos antecedentes que puse a disposición de la jueza que estaba a cargo de la investigación.

Fotografía del año 1965 de don Hugo Gálvez Gajardo, ex Alcalde de San Bernardo y ex Ministro de la República. Donación de Ruby Gálvez al Comité de Defensa.



El 90 se presentó la primera querrela masiva de los 11 obreros ferroviarios, de ahí pasó mucho tiempo, yo seguí buscando antecedentes y veía que la causa no se movía. Seguimos haciendo actividades como las velaciones y las romerías, las cuales los reivindicamos a ellos como obreros ferroviarios que desde el lugar de la maestranza fueron secuestrados, taller por taller y posteriormente llevados al Cerro Chena. Revindicamos también su lucha social, su opción política la cual les costó la vida. Estaban con el gobierno de Allende, luchando hasta que fuera presidente.

Nos topamos con la ley de amnistía y otras muchas leyes de impunidad. Después de muchísimos años durmiendo en los tribunales, se logró recién saber la verdad jurídica de los hechos de lugares donde efectivamente se les torturó, quiénes lo hicieron, quiénes dieron las ordenes. Todavía en la comuna de San Bernardo hay gente que está en servicio activo, ha pasado mucho tiempo y nuestras madres sus compañeras han fallecido nosotros estamos más viejas, más agotadas también fuimos golpeadas

por la dictadura, logramos sobrevivir y vivir en un régimen como fue la dictadura militar de Pinochet.

El otro dolor que llevamos, aparte de la pérdida y fraccionamiento de nuestras familias, es ver el lugar en el que ellos estuvieron se haya despedazado, y lo hayan hecho desaparecer de tal forma... La maestranza, un símbolo tremendo para nuestra comuna de la cual quedan dos talleres, despresados y ninguna autoridad de la comuna hizo nada por frenar su desmembramiento. De las Maestranzas de San Eugenio y San Bernardo, queda casi nada, pero seguimos luchando para que en ese lugar se construya un museo ferroviario, donde tienen que estar nuestros padres.

La Corporación Memorial Cerro Chena nace aproximadamente hace 5 años con el fin de lograr un memorial a los 11 obreros mastracinos ejecutados en el Cerro Chena. Otro detalle es que hace poco nació el pequeño Adiel, quién lleva el mismo nombre que su abuelo, su nombre le fue puesto en honor a Adiel Monsalves”.



## NELSON MORALES PASTÉN

Profesor jubilado, ex dirigente del Colegio de Profesores.

“En lo personal desde niño, siempre he estado ligado a la Maestranza Central, la gran industria de San Bernardo. Reconocida en todas partes, en todo Chile incluso en el extranjero. Nosotros nos sentíamos orgullosos de tener la Maestranza acá, porque sabíamos que se reparaban los trenes, incluso después se llegó a hacer trenes, máquinas a vapor en esa época.

Hay fotos que están en la colección que se tiene en el Comité, las tiene Guillermo. Ahí hay fotos donde se están inaugurando máquinas. Tenían nombres incluso. Hay una que tenía el nombre de un presidente: “La Juan Antonio Ríos” fue una de las máquinas a vapor que se construyó acá en la Maestranza. Eso fue alrededor de los años 40 y 50. Ese fue el auge de la maestranza. En esa época la Maestranza tenía importancia a nivel del país, porque era donde se reparaban los trenes, se construían trenes que salían a terreno. También se arreglaban las vías ferroviarias, se fabricaban rieles, se hacían ruedas, todo de acero para los carros. Era una industria tecnológicamente muy avanzada. Había todo un proceso bien interesante que yo lo conocí porque visité muchas veces los talleres cuando era joven y niño, después de adulto también.

Además, la Maestranza era un polo de muchas actividades. De ahí salían, por ejemplo, actividades deportivas, culturales, recreativas. Te digo, la Maestranza Central tenía equipo de fútbol, de básquetbol, tenía boxeadores, tenían clubes de rayuela, de tenis, de hockey, ciclismo. Habían

muchas cosas que se hacían. También jugaban ajedrez. En el Gimnasio Ferroviario funcionaba un club de ajedrez que estaba compuesto mayoritariamente por ferroviarios, pero tenían otras personas, como profesores. Hay un profesor, don Manuel Sandoval, que trabajó en ese club y él era profesor de ajedrez. Habían varios clubes acá y la Maestranza tenía un equipo muy bueno de ajedrez.

El año 2005 un hijo mío, Pablo Morales, que es periodista y ahora es licenciado en arte, él vive en Valparaíso actualmente e hizo una investigación sobre la Maestranza. Una investigación que yo le entregué una copia a la agrupación de patrimonio, la que está haciendo el libro ¿cómo se llama la agrupación? Rescata, claro. A ellos les entregué una copia de esa investigación. Entonces él creó una incluso una página, un blog de internet que la tiene todavía y él inició un trabajo de investigación.

Yo justo paralelamente en ese momento, como dirigente gremial, quise hacerle un homenaje a los ferroviarios. Entonces junto con mi hijo Pablo y Guillermo Cruces comenzamos a buscar a antiguos dirigentes que quedaban. Guillermo los conocía a todos, como él había sido dirigente ferroviario. Ubicamos a un señor Aguayo, Monje, Boher, un señor Criado, un señor Manuel Rodríguez (le decían guerrillero por el nombre) y un señor Morales, que estuvo a cargo del Consejo Ferroviario de aquí de San Bernardo, donde está el gimnasio.

Entonces nosotros con Guillermo y mi hijo Pablo preparamos un homenaje que lo hicimos en la sede del Colegio de Profesores. Fue el 15 de Diciembre del 2006. Este libro que tengo acá es un libro de los asistentes a la exposición fotográfica que partió aquí en San Bernardo. Primero en la sede del Colegio de profesores, en San Alfonso 48, y fue con una colección de fotografías que yo me conseguí con Guillermo, con don Cesar Disi, un fotógrafo bien conocido -que en paz descanse- de aquí de San Bernardo, junto a otras fotos que me aportó mi hijo. Fue fue bien bonita.

Posteriormente esa exposición la hicimos en el Salón Nemesio Antúnez de la Gobernación. Esa fue el 7 de mayo del 2007. En esa oportunidad ya habíamos ampliado la colección de fotografías de la Maestranza. En ese momento teníamos también un diaporama construido por mi hijo. El diaporama es un sistema de fotos que se ven en pantalla grande. Se ven acompañadas de música, pero son fotos fijas.

La colección de fotografías se fue ampliando y posteriormente fuimos a la Estación de Santa Cruz . Fuimos en un tren que le llamaban el “Tren del Vino”. Partimos en un tren de aquí de la Estación de San Bernardo y llegamos a San Fernando y ahí nos estaba esperando el Tren del Vino. Hicimos el tour a Santa Cruz y ahí tuvimos la exposición en la Estación de Santa Cruz. Después de eso mi hijo Pablo, que estaba trabajando en ese entonces en el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, nos llevó a Valparaíso a hacer la exposición en Consejo.

El Consejo aportó la enmarcación de la foto en un estilo más moderno, más atrayente. Esa exposición, que fue alrededor de unas 50 fotos más o menos, duró como 20 días. Estuvo un buen período de tiempo ahí y fue visitada por extranjeros. Usted sabe que en Valparaíso andan siempre turistas, así que fue bien conocida la exposición. Esa idea nació del Colegio de Profesores con el apoyo de Pablo y con el apoyo de Guillermo la empezaron a pedir. Estuvimos en la sede de los Traperos de Emaús. Estuvimos en algunas es

cuelas, estuvimos aquí en la plaza, también en el Museo de Trenes de la Quinta Normal. De ahí nos pasamos al frente a la Biblioteca de Santiago. Se ha presentado en montones de partes.

Posteriormente, recibimos apoyo de la Cámara de Comercio de San Bernardo, con don Pedro Zamorano. El también hizo una colección de fotos. Entonces se juntaron todas las colecciones que teníamos y después vinieron en formato de pendón. El año pasado y antepasado Guillermo también agregó más fotos e historias. La idea era tener la Maestranza aquí y mostrar como se construyó. Toda la historia está en los pendones.

Posteriormente, me inscribí como socio del Comité de Defensa del Patrimonio Histórico y Cultural de la Maestranza de San Bernardo, que hasta la fecha dirige Guillermo también. Me uní a un grupo de familiares de los ferroviarios que fueron asesinados, los 11 compañeros que fueron sacados de sus trabajos ahí en la Maestranza. Se los llevaron y nunca más aparecieron. Después se supo que los asesinaron en el Cerro Chena.

San Bernardo tiene una historia muy marcada por la Maestranza. Aquí todavía quedan muchos ex ferroviarios. Pensar que la Maestranza tenía una planta de 2000 a 2500 trabajadores y obreros. Esto se fue renovando. La administración de esta empresa iba muy acorde con los cambios tecnológicos. Tenían una Escuela de Aprendices que era prácticamente como una universidad para preparar a los obreros que trabajaban en la maestranza. Lo que significaba toda la especificidad de su labor.

“ (...) En la actualidad en la Maestranza se pretende construir un mall. En contra de esta propuesta nosotros hemos hecho hartas actividades, tocatas en conjunto con jóvenes, ocupando los talleres. Hemos hecho marchas, hemos ido a Santiago. Yo creo que un mall sería un insulto”.



## **JOSÉ MIGUEL CONTRERAS SOTO**

Sanbernardino Profesor de Estado.

### **Asociación de montepiadas y pensionadas de ferrocarriles del Estado**

“Todos los asentamientos humanos, traen consigo una serie de adecuaciones según las necesidades de sus integrantes. En 1920 entró en funcionamiento la Maestranza de Ferrocarriles del Estado de San Bernardo, la que en años posteriores llegó a tener más de dos mil trabajadores con sus correspondientes familias, por lo que fue necesario la creación no solo de poblaciones para albergar al personal, sino que además distintas organizaciones que atendieran las demandas de los trabajadores y los suyos.

El 10 de Noviembre de 1955 se fundó La Asociación de Montepiadas y Pensionadas de Ferrocarriles de Estado, con sede en San Bernardo y estaba integrada por las beneficiadas de la caja de retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado.

La participación de Doña Violeta Soto y de Don Manuel Cartagena en la comisión de la cámara de Diputados fue fundamental para lograr la aprobación de dicho proyecto de ley. El que fue publicado el 9 de Diciembre de 1970.

La nueva ley N° 17.387 que modificó la ley N°12.522. trajo consigo la ratificación de beneficios ya adquiridos, los mejoró y adicionó otros.

Entre los aspectos más relevantes de la ley N° 17.387 se pueden destacar:

- El derecho a causar montepío a favor de los familiares, a las personas jubiladas y los que teniendo derecho a jubilación, fallecieron sin ejercitar su derecho.
- Concede cuota mortuoria por fallecimiento de un beneficiario de pensión de montepío.
- Concede una cuota mensual de escolaridad para los hijos hasta los 21 años si estudian.
- Aumenta la pensión de montepío de un 75% a un 100% para los beneficiarios.
- En el caso de la o el conviviente el porcentaje se mantiene en un 60% pero se eleva su monto en razón de los nuevos valores acordados para las pensiones.
- La viuda recibirá una cuota igual al 100% de la pensión de montepío si no hubiere hijos con derechos a montepío.
- Si no hubiere viuda, los hijos con derecho a montepío recibirán en conjunto el 100% de este.
- En el caso de no haber viuda ni hijos beneficiarios, el 50% de la pensión que les hubiere correspondido, beneficiara al padre y a la madre del fallecido

La actual directiva de la Asociación de Montepiadas y Pensionadas de ferrocarriles del Estado sigue siendo encabezada por doña Violeta Soto Pérez que a la fecha tiene 92 años de edad”.

## EL ESTADO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO. NO SE TRATA SOLO DE DEMOLICIONES...



Nunca nadie respondió por el robo de la placa de bronce que se encontraba ubicada en la Maestranza Central de San Bernardo. De la pérdida de este patrimonio se responsabiliza a Ferrocarriles del Estado. Entre los ferroviarios existe la idea de realizar una réplica, para ello existen diversas reproducciones metálicas y de madera en tamaño reducido.

DE LA REPÚBLICA  
252011 28.12.2010  
COMUNA DE SAN BERNARDO

San Bernardo, 28 de Diciembre de 2010

SEÑORES  
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
PRESENTE

Estimados Señores:

El Comité de Defensa del Patrimonio Histórico Cultural Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo, saluda a ustedes especialmente deseando que tenga un nuevo año exitoso.

La presente tiene como objetivo principal solicitar que la Contraloría General de la República investigue administrativamente y se haga parte de la denuncia que el Comité interpuso en el Ministerio Público de la Fiscalía el día 19 de Enero del presente año, por el extravío de la Placa de Bronce medidas de 92 x 64 cm, declarada Monumento Nacional, desde las oficinas de la Dirección General de Ferrocarriles del Estado en calle Morandé N° 115 Santiago.

Con fecha 13 de Septiembre del año 2010 la denuncia fue derivada a la Fiscalía Centro Norte en Avenida Pedro Montt N° 1606, Teléfono 587 77 77, con la causa N° 1000838015-0, siendo designado en la investigación el Fiscal Señor Claudio Peña.

El día 20 de octubre el señor Fiscal ordenó investigar el robo con un plazo de 30 días para informar, hasta el momento no tenemos noticias sobre el avance de la investigación. Esperamos que a través suyo logremos tener un informe oficial que permita optar después de un plazo prudente, de la respectiva medida reparatoria para con los ciudadanos de San Bernardo que deseáramos tener la Placa de Bronce fabricada por sus trabajadores expuesta como homenaje a ellos y bajo el resguardo de la Gobernación Provincial del Maipo

Sin otro particular que agradecer su decisión de adherirse a esta denuncia quedamos a sus órdenes.

*Guillermo Cruces Mendoza*  
Guillermo Cruces Mendoza  
Cel: 08 478 26 37  
Presidente

*Roberto Escobar Mardones*  
Roberto Escobar Mardones  
Cel: 08 675 04 51  
Secretario

COMITÉ DE DEFENSA HISTÓRICO CULTURAL  
MAESTRANZA EFE  
SAN BERNARDO  
DIRECTORIO  
Pers. Jurídica 1796  
del 28-11-2009  
BULNES 654 - SAN BERNARDO

Cc. Intendente de la Región Metropolitana  
Gobernación Provincial del Maipo  
Consejo de Defensa del Estado  
Contraloría General de la República  
Ministerio Educación  
Ministerio de Cultura  
Secretaría del Comité

[gmocruces@vtr.net](mailto:gmocruces@vtr.net)

Durante el mandato del Alcalde don Luís Navarro Avilés, -quién alguna vez trabajó en la Maestranza Central de San Bernardo-, se le solicitó que intercediera ante la Dirección General de Ferrocarriles, para que la Locomotora N° 248 fuera arreglada para su posterior colocación en un espacio público en la Ciudad de San Bernardo en homenaje a sus trabajadores. La solicitud fue concedida pero el Alcalde fue poco diligente con la situación, y Ferrocarriles la vendió a un hotel llamado Las Acacias ubicado en La Dehesa, comuna de Lo Barnechea, lugar en el cual se encuentra actualmente.



Fuente información e imágenes: Guillermo Cruces Mendoza.

## GINO SERVATO



Estudiante de Derecho, Ex Voluntario 1ª Compañía Bomba Bernardo O´Higgins del Cuerpo de Bomberos de San Bernardo.

“La Maestranza de Ferrocarriles de San Bernardo representa para la memoria del Cuerpo de Bomberos y especialmente para la Primera Compañía Bomba, Bernardo O´Higgins, un hecho institucional importante producto de que el día 18 de septiembre de 1930, en plenas celebraciones por las fiestas patrias, se produce un incendio en el interior de la Maestranza al que acudieron la Primera y la Segunda Compañía de Bomberos de San Bernardo, donde uno de los auxiliares (Voluntarios sin el título de Bombero) fallece producto de una afección al corazón, transformándose en el primer mártir del Cuerpo de Bomberos de la ciudad. Cada año, la Primera compañía realiza una ceremonia en recuerdo del heroico voluntario que perdió la vida en servicio.

El incendio en la empresa de Ferrocarriles del Estado se inició en un carro de durmientes que se encontraba fuera de servicio para el momento del incendio. La Primera Compañía acudió al Servicio con veinte voluntarios, once auxiliares y el carro “12 de Febrero”.

El incendio fue prolongado, con tan solo una máquina de agua y el apoyo de la Segunda Compañía, con hachas y escalas, el incendio recién se pudo controlar después de 45 minutos. A cargo del Cuerpo de Bomberos de San Bernardo estaba el señor, Segundo Comandante, Don Pablo Recart Bidegaray, bombero voluntario de la Primera Compañía.

Es en este suceso que, en pleno acto de servicio, cae inconsciente el Cabo 2do de la Primera Compañía, Juan Guzmán, fulminado por un fuerte dolor intestinal. Juan Guzmán Ortiz fue trasladado hasta el Hospital Parroquial, donde tras un diagnóstico se indicó que aquel desmayo era producto de una parálisis intestinal con una afección al corazón, producto del intenso trabajo físico realizado en el incendio de la Maestranza. Una vez en el hospital todo intento de mantenerle estable fue en vano, el cabo 2do de la Primera Compañía dejó de existir a las 23:15 del 18 de Septiembre de 1930, siendo el primer mártir del Cuerpo de Bomberos de San Bernardo. “El Mártir del deber”.



Imagen de los ejercicios anuales de conmemoración al Mártir en MCSB. Fuente: Bomberos de San Bernardo.



## **YOLANDA BUSTAMANTE OLEA**

Hija del ferroviario Luis Bustamante Retamales y esposa del ferroviario don Rolando Orellana.

“Mi nombre es Yolanda Bustamante Olea, soy hija de Luis Bustamante Retamales. Mi padre era de Tenó. Entró a la Barraca Fernández y después pasó a la Maestranza. Entró por el año 1950, más o menos y una vez ahí trabajó en el Taller de Fundición. Tengo muy lindos recuerdos de ser hija de ferroviario. Bonitos y tristes... yo veía a mi padre levantarse y partir a trabajar cuando sonaba el pito de la Maestranza.

El “18 chico” comenzó en esa época. Recuerdo que una vez para el 18 mismo ellos no tuvieron plata. De hecho esa vez mi padre llegó muy triste a la casa porque no tenía plata para el 18. Cuando ellos recibieron la plata a fin de mes se armó un grupo de ferroviarios para arreglar unas carretelas con flores y se llevaron cositas para ir a instalarse allá, cosas compradas en el antiguo mercado. Todo se compraba ahí, sino también en la Cooperativa.

Para nosotras esas fiestas fueron inolvidables, porque mi papá siempre nos compraba la ropa “en rudo” a diferencia de cuando era la fiesta, ya que cuando no había ropa elegante en la Cooperativa Ferroviaria, nos llevaba a Santiago y nos compraba la ropita, porque cada ferroviario llevaba a su familia a los talleres con cual vestido más lindo, con terno, con corbatita los hijos, todos muy bien presentados.

Eran fiestas muy lindas y los talleres estaban todos adornados. Los adornaban con banderines, con ramas de sauces, con flores. Ahí adentro de la Maestranza habían muchas flores, así que las arreglaban ellos. Ponían mesones llenos de cosas para servirse y también hacían asados ¡Cual de los talleres era el más lindo! Fueron fechas muy bonitas, el 17 y el “18 Chico” que se hacía el primer sábado de octubre”.



## **FELIPE SENLER**

Gestor Cultural y miembro del Colectivo Cuarta Dimensión, nieto de ferroviario.

“El Colectivo 4D nace a raíz del impulso casi infantil de querer tocar dentro de los ex talleres o galpones como erróneamente le llamamos la mayoría. Reunimos instrumentos y el equipamiento entre amigos y conocidos para armar la primera tocata en enero del año 2010. Bajo el nombre de “Acción Recupera” logramos gestionar una tocata anual dos años consecutivos y luego de un vacío de un par de años retomamos luego en el 2014 bajo el nombre de 4D bajo formato Festival, que incluye tocatas, muestra de artes, encuentro de muralistas y una feria libre.

Para nosotros es importante que la comunidad y sobre todo, los jóvenes tomen conciencia de que **San Bernardo cuenta con un patrimonio cultural** y un trasfondo histórico que muchas comunas ya les gustaría tener, y al mismo tiempo se den cuenta que nuestra generación cuenta con un potencial creativo súper fuerte, potencial que bajo el formato *mall* quedaría con un rango de **acción súper reducido**.

Sería ideal que en algún punto recuperaremos **la fé en la capacidad intelectual de nosotros mismos** para después abogar por la formulación de instancias que promuevan la creatividad y la **innovación a nivel local y no solo del comercio a gran escala y sin visión de futuro**”.





## MANUEL GONZÁLEZ P.

Ex ferroviario, cantante y poeta de San Bernardo, autor del Himno a San Bernardo y a la Unión de Ferroviarios.

“Solo con 16 años entré a la Maestranza de San Bernardo. Don Luis Navarro Avilés me ofreció entrar a trabajar en la Maestranza de FFCC de San Bernardo.

En cuanto a las actividades artísticas que se realizaban en la Maestranza, fui muy activo. Gracias a mi hermano mayor me convertí en aficionado al canto, así es que a los 18 años, empecé a tocar guitarra y escribir poemas que se convertirían en canciones. El año 68 paseando en el Cerro Chena nació la inspiración para la tonada a San Bernardo, la que presenté en la plaza en año 1971 en un concurso sobre canciones dedicadas a San Bernardo siendo ganadora dentro de 14 más o menos”.

### HIMNO A LA UNIÓN DE FERROVIARIOS

POR LA UNIDAD DE LOS VIEJOS AMIGOS  
EL FERROVIARIO ES EJEMPLO DE AMOR  
LA VOLUNTAD DE SERVIR AL CAÍDO  
QUIEN CON EL TIEMPO Y SU VIGOR PERDIDO  
PASAN LOS AÑOS Y AQUÍ NOS REUNIMOS  
CON LA ESPERANZA DE SERVIR MEJOR  
A LOS QUE UN DÍA CON FÉ Y OPTIMISMO  
SACRIFICARON SU VIDA Y TESÓN  
MAQUINISTA Y FOGONERO  
EL MECÁNICO Y EL TORNERO  
FRESADOR DE MATRICEROS  
AQUÍ ESTÁN  
EL ELÉCTRICO Y EL GRUERO  
EL FUNDIDOR Y EL CARPINTERO  
EMPLEADOS Y EL HERRERO  
AQUÍ ESTÁN  
SOLDADORES Y PAÑOLEROS  
CONDUCTORES Y BODEGUEROS  
DE TRANSPORTE Y MONTEPIADAS  
AQUÍ ESTÁN  
CONTINUACIÓN DEL HIMNO...  
ESTAREMOS SIEMPRE UNIDOS  
PORQUE ASÍ LO HEMOS QUERIDO  
EN LA UNIÓN DE FERROVIARIOS  
AQUÍ ESTÁN  
AQUÍ ESTÁN.



## GABRIEL SALAZAR S.

Archivo Histórico Ilustre  
Municipalidad de San Bernardo.

“El funcionamiento de la Maestranza Central fue un fenómeno que tuvo como testigos privilegiados a los distintos alcaldes y regidores locales, quienes en el desempeño de sus funciones fiscalizaron algunas iniciativas exteriores de la empresa por casi 80 años.

El Archivo Histórico de la Ilustre Municipalidad de San Bernardo se ha convertido en una fuente documental insoslayable para el estudio y análisis de la institución ferroviaria. La organización del archivo, en función a sus fondos y colecciones documentales permite inquirir en algunos temas de interés con el patrimonio ferroviario local.

Con más detalle, el *Fondo Municipal* constituye la principal agrupación con información, a través de sus series documentales como son las Actas de Sesiones, Decretos y Oficios. Se convierten en referencias textuales que permiten al investigador emprender el estudio considerando la mirada colectiva de las autoridades locales.

No podemos desconocer el conjunto de imágenes fotográficas que integran la *Colección de César Disi*, importante fotógrafo local que realizara algunos registros en la institución en los años 50. En estas imágenes, se percibe el trabajo en algunos talleres (Maquinarias, Caldería y Diesel), en cuanto a la elaboración de piezas y rodado ferroviario, entre otras.

Otro interesante conjunto es la *Colección Prensa Local* que reúne diarios producidos en el medio local (1914-2015), y que para efectos del presente corresponde a La Opinión (1938-1950), el principal medio escrito que contribuye a un estudio sobre la institución ferroviaria”.

## LA FIESTA DE LA PRIMAVERA EN SAN BERNARDO

La primavera, evocación de aromas, sonidos y sensaciones de juventud, anuncia el fin del invierno y el retorno a la luz, a climas apacibles y frescos, al tibio sol que estimula el florecido césped.

Fue este ambiente el que dio contexto y justificación al comienzo de la celebración de la Fiesta de la Primavera, en primer lugar, entre los vecinos del San Bernardo aristócrata del 1920, para luego ser el contexto social que justificó su realización en el barrio Obrero Ferroviario Sur en la década de 1940.

La celebración, que a diferencia de las otras festividades maestrancinas, se realizó fuera de los talleres, tuvo como objetivo “(...) llevar un poco de alegría y distracción a los hogares y hacerlos olvidar la constante preocupación de la vida en sus diferentes fases ya sean de hogar, económicas, sociales, etc.” Esta actividad contó con la participación de los obreros de todos los talleres, además de sus familias y vecinos.

El evento consistió en la elección de una reina que representaba a un conjunto de talleres, un concurso del mejor cartel y elogio a la reina.



Imagen: Revista "Horizonte" Organización de Extensión Cultural Ferroviaria de San Bernardo, San Bernardo, Chile, 1940.

Contempló la realización de juegos, fuegos de artificio, veladas bufas, murgas, corsos de flores y fiesta de gala, actividades distribuidas en tres o cuatro días dependiendo de la organización. Asimismo, era obligación de la reina realizar visitas benéficas a los hogares, asilos y cárcel de la ciudad.

## CONJUNTOS MUSICALES VINCULADOS AL MUNDO FERROVIARIO



En la comuna de san Bernardo existen importantes conjuntos como *Raky Duam*, el cual es un grupo folklórico integrado por ex ferroviarios y montepiadas de la comuna de San Bernardo. Existen también Los Caseros, autores e interpretes de la Cantata a la Maestranza. Ambos conjuntos son quienes animan y amenizan las reuniones entre los ex trabajadores, montepiadas y amigos de la Maestranza Central de San Bernardo.

## EDITORES, AUTORES Y EQUIPO DE TRABAJO

**Luis Rolando Rojas Morales.** Arquitecto U. Central de Chile, Magister en Desarrollo Urbano IEUT UC, Postítulo de Gerencia Pública U. de Chile y Diplomado en Patrimonio Cultural UC. Coordinador del Diplomado de patrimonio UC 2015, fundador de Colectivo Rescata.



**Marcelino Romero Cárdenas.** Investigador sanbernardino. Licenciado en Educación, Licenciado en Historia y Ciencias Sociales de la U. ARCIS y titulado como profesor en la misma institución. Colaborador del Colectivo Rescata.



**Andrea Ortega Esquivel.** Arquitecta y Magíster en Desarrollo Urbano de la PUC Chile. Fue Jefa y Coordinadora del Diplomado en Patrimonio Cultural de la Escuela de Arquitectura PUC. Actualmente estudia en la Universidad de Melbourne para la obtención del grado de Doctora en Arquitectura y Planificación Urbana. Miembro de Colectivo Rescata.



**Guillermo Cruces Mendoza.** Estudió en el Liceo de hombres de San Bernardo hasta el tercer año de humanidades, luego ingresó a la escuela de aprendices de la Maestranza Central en el año 1954. Paralelamente ingresó al Instituto Técnico Ferroviario, siendo designado al Taller Anexo de Herramientas, en donde pronto fue elegido delegado del Taller ante el Consejo Obrero Ferroviario. Actualmente es miembro del Comité de defensa patrimonio histórico MCSB y de la Corporación Maestranza.



**Josselin Amapola Gutiérrez Maureira.** Tesista de la Carrera de Sociología de la Universidad de Arte y Ciencias Sociales Arcis. Expositora en Congresos Nacionales de Barrios y Zonas Patrimoniales desde el año 2013 sobre el tema Patrimonial, acerca de la de la Maestranza de San Bernardo, Actualmente es Asesora de la Corporación Maestranza y coordinadora de redes sociales.



**Marcelo Soto Castro.** Licenciado en Antropología con Mención en Arqueología - U. de Chile. Diplomado en SIG y Diplomado en Planificación ambiental de Proyectos, PUC. Diplomado en Patrimonio PUC.

**Francisca Ramirez Díaz.** Arquitecta Universidad de Concepción. Arquitecta en el Programa “Quiero mi Barrio”. Estudiante del diplomado en Patrimonio Cultural PUC.

**Ian Thomson Newman.** Especialista consultor en transporte. Desde 1976 a 2005 se desempeñó como economista para CEPAL. Estudioso de la historia del ferrocarril en Chile.

**Dino Rojas Alfaro.** Investigador autodidacta y cartógrafo en proceso de titulación, con estudios en la UTEM y en la Escuela Taller FV, socio del Colectivo Circulo Sur y nieto de ferroviario.

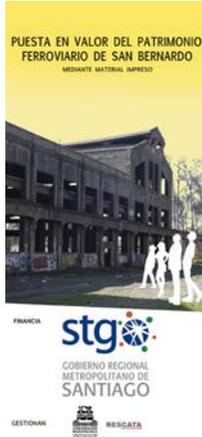
**Carolina Ibarra Rojas.** Periodista, Licenciada en Comunicación Social, Universidad Santo Tomás, directora revista digital Captura Cultura, hija de ex trabajador ferroviario de la MCSB.

**Cristina Briño Castro.** Arquitecta Universidad de Chile (2011), Diplomada en Patrimonio Cultural UC (2015) Práctica profesional Área de Arquitectura CMN (2008).

**Leonardo Portus.** Artista visual sanbernardino. Arquitectura y memoria son sus temas recurrentes, desde la investigación de lugares emblemáticos de nuestra historia.

**Rosario Cobo.** Artista visual. Licenciada en Artes visuales PUC, Chile. Licenciada en Cine documental, U. de Chile, Maestría Artes visuales mención Arte urbano UNAM, México.

*Nuestros agradecimientos, colaboración y entusiasmo a Victoria Droguett P. y Sonia González Romo.*



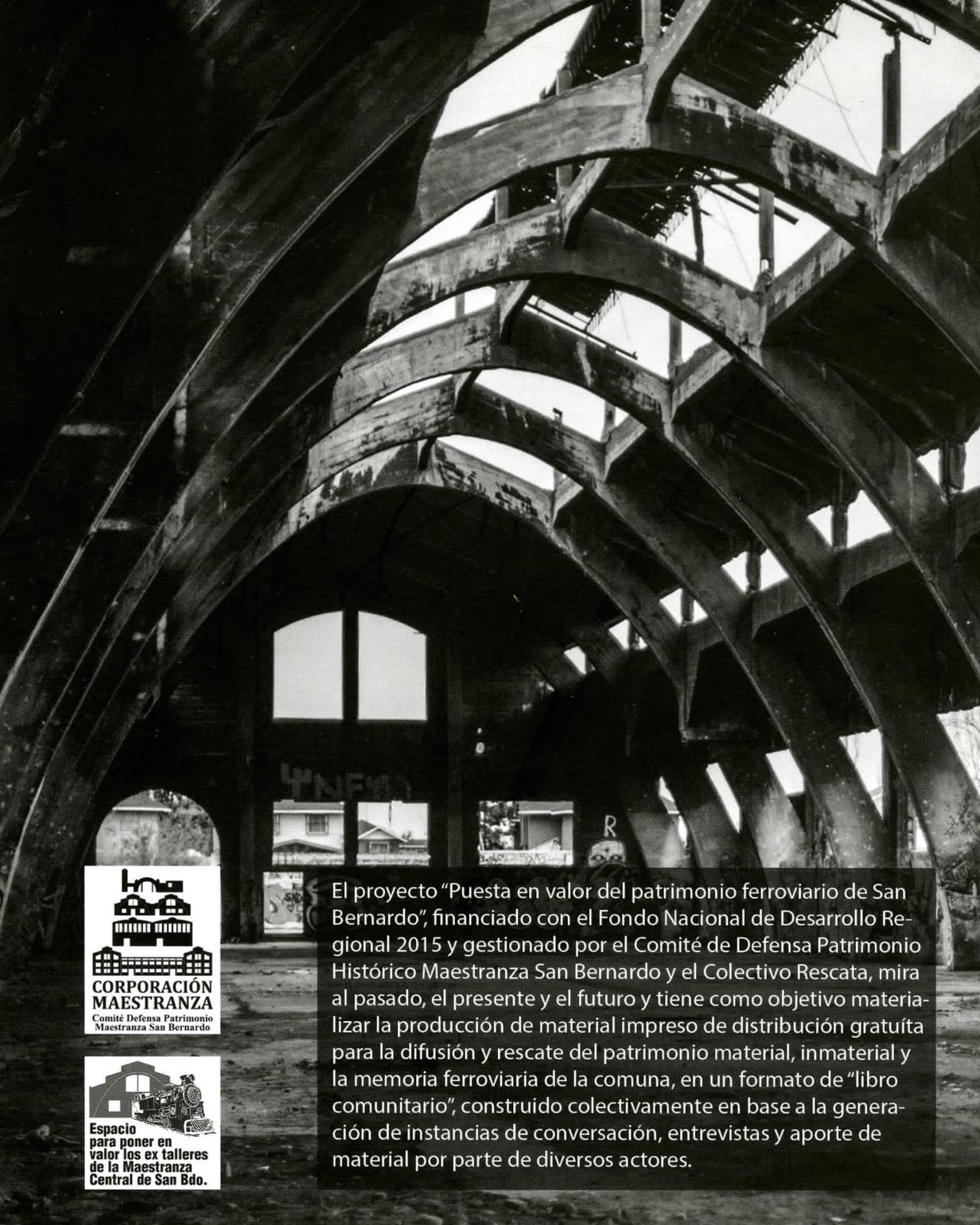
“Ferroviario que trabajas con mis fuerzas, sed cuidadoso conmigo, yo amo mis engranajes limpios, mis pinturas relucientes, mis tornillos aceitados, mis repuestos ordenados, mis accesorios que se mueven al débil impulso de las manos de un niño: mi caja de cambio de marcha sin un quejido que las golpee, mi motor eléctrico sin chorreaduras de aceite y en mi *reostacs* de partida no te pongas a encender papeles.

Quiero ser de ti tan cuidada como un mueble de tu hogar en donde brille la limpieza ¡Cuidame! Recuerda que con mis fuerzas te ayudo a ganar el sostén de tu familia y que con el trabajo que te hago contribuimos noble y desinteresadamente al engrandecimiento de la patria.

Coloca en mi toda tu confianza, todos tus bríos y todas tus ternezas. Soy tu corcel que te puede llevar a hacerte distinguido y de dinero pero para eso es preciso que me cuides solícitamente. Calcula el regocijo mío y la alegría tuya al dejar tu puesto a mi lado para ocupar uno superior ganado honradamente con mis fuerzas. Recuerda que obedezco pasivamente tus órdenes, si eres lento para el trabajo yo te lo hago como deseas, si eres rápido tus energías se comunican con mis aceros y arrastrada por tus impulsos te produzco lo que quieras. En tus manos está mi vida y está tu gloria. Quiero que tú seas siempre un gentil hombre, no sabes cuánto me enorgullece y satisface cuando alguien te prodiga tus encomios por tu caballerosidad. Y finalmente toma muy en cuenta que solamente te obedezco, yo no puedo reclamarte un mayor pago por tu trabajo NO ME MALTRATES.”

“Plegaria de la Máquina de Taller”, Artículo publicado en el Periódico Engranaje. Autor desconocido. Año 1. San Bernardo, Chile. Agosto 1948. p 2





**CORPORACIÓN  
MAESTRANZA**

Comité Defensa Patrimonio  
Maestranza San Bernardo



**Espacio  
para poner en  
valor los ex talleres  
de la Maestranza  
Central de San Bdo.**

El proyecto "Puesta en valor del patrimonio ferroviario de San Bernardo", financiado con el Fondo Nacional de Desarrollo Regional 2015 y gestionado por el Comité de Defensa Patrimonio Histórico Maestranza San Bernardo y el Colectivo Rescata, mira al pasado, el presente y el futuro y tiene como objetivo materializar la producción de material impreso de distribución gratuita para la difusión y rescate del patrimonio material, inmaterial y la memoria ferroviaria de la comuna, en un formato de "libro comunitario", construido colectivamente en base a la generación de instancias de conversación, entrevistas y aporte de material por parte de diversos actores.