

# La actividad industrial en la configuración socioespacial del barrio Yungay, 1930-1950

Recibido: 2020-03-03

Aceptado: 2020-09-07

## Cómo citar este artículo:

Venegas, H. y Prudent, E. (2021). La actividad industrial en la configuración socioespacial del barrio Yungay, 1930-1950. *Revista INVI*, 36(101), 256-282. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000100256>

Patrocinado por los proyectos FONDECYT 1191411 y DICYT-USACH 0319552VV del Programa de Contratación de Posdoctorandos

## Hernán Venegas

Académico del Departamento de Historia de la Universidad de Santiago de Chile, Chile, [hernan.venegas@usach.cl](mailto:hernan.venegas@usach.cl), <http://orcid.org/0000-0003-4162-8657>

## Elisabet Prudent

Profesora e investigadora posdoctoral en el Departamento de Historia de la Universidad de Santiago de Chile, Chile, [elisabet.prudent@usach.cl](mailto:elisabet.prudent@usach.cl), <http://orcid.org/0000-0002-2226-8978>



## LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL EN LA CONFIGURACIÓN SOCIOESPACIAL DEL BARRIO YUNGAY, 1930-1950

### Resumen

El texto analiza la incidencia de la actividad industrial en la configuración socioespacial del barrio Yungay durante un periodo de regulación urbana, expansión fabril e incentivo a la producción por parte del Estado. A partir de la relación entre los actores de la industrialización y las dinámicas de conformación de un hábitat obrero-fabril en la región norponiente de Santiago, se profundizará en tres variables: el emplazamiento de una red manufacturera que caracterizó el espacio barrial; la iniciativa empresarial en materia de infraestructura y servicios urbanos en esta parte de la ciudad, y el sentido de pertenencia de la población que habitó el barrio en su doble condición obrera y residente.

La metodología, situada en el cruce entre la historia urbana y la historia del mundo del trabajo, incorpora el enfoque relacional para identificar, dentro de la organización física y representacional del lugar analizado, un tejido de vínculos inscritos en el contexto histórico que enmarca las décadas de 1930 y 1950.

Los resultados de la investigación, al profundizar en las repercusiones de la actividad industrial en un barrio poco estudiado desde esta perspectiva, contribuyen a reforzar los estudios sobre zonificación fabril en Santiago, junto con integrar la variable espacial en el análisis de las derivas de la industrialización en la capital chilena.

Palabras claves: Barrio Yungay, industrialización, expansión urbana, barrios obreros, habitar.



## Abstract

The text analyzes the impact of industrial activity in the socio-spatial configuration of the Yungay neighborhood during a period of urban regulation, expansion of manufacturing, and state incentives for production. As a result of the relationship between the actors of industrialization and the dynamics of the conformation of a worker-factory environment in the northeast region of Santiago, three variables will be explored in-depth: the location of a manufacturing network that acted as a marker of the neighborhood space; the business initiatives with respect to urban infrastructure and services in this part of the city; and the sense of belonging among the population that inhabited the neighborhood in their double condition of workers and residents.

The methodology located at the crossover between urban history and the history of the world of work incorporates a relational approach to identify, in the physical and representational organization of the place analyzed, a weaving of ties to the historical context that frames the 1930s and 1950s.

The research results, by deepening the repercussions of industrial activity in a neighborhood little studied from this perspective, contribute to strengthening studies of factory zoning in Santiago and integrating the spatial variable in the analysis of the origins of industrialization in the Chilean capital.

## INDUSTRIAL ACTIVITY IN THE SOCIO-SPATIAL CONFIGURATION OF THE YUNGAY NEIGHBORHOOD, 1930-1950

Keywords: Yungay neighborhood, industrialization, urban expansion, working class neighborhoods, inhabit.

## Introducción

La actividad industrial, entendida como el conjunto de actores, factores y operaciones reunidas en torno a la producción sostenida en el tiempo y mediada por procesos tecnológicos, históricamente ha incidido en las formas urbanas. La localización de unidades manufactureras en áreas baldías repercutió en la dirección del ensanche de las ciudades, mientras que la aglomeración de dichas unidades fue y es hasta el día de hoy, un factor de “atractividad económica” para determinados territorios (Elies, 2006). Asimismo, es posible constatar que la descentralización industrial, producida por los programas de planificación y regulación urbana, gatilló la formación de nuevos barrios donde convergieron fábricas y asentamientos obreros que transformaron decisivamente la cartografía física y social de las ciudades.

En este marco nos interesa reconstruir el entramado material y simbólico que dio un carácter industrial al barrio Yungay entre las décadas de 1930 y 1950. El reconocimiento de la presencia de iniciativas fabriles en su territorio, así como la capacidad de estas para atraer mano de obra y dar un giro distintivo a la experiencia del habitar de cientos de trabajadores y trabajadoras que ligaron sus vidas a esa actividad económica, son cuestiones centrales en el análisis propuesto.

Más allá de límites administrativos o de las características físicas que hacen reconocible una unidad territorial, entendemos el concepto de barrio, siguiendo a Verónica Tapia y su interpretación de Doreen Massey, como un “punto de intersección de relaciones sociales en un momento dado [...] que se extienden a una escala mayor que las que definen ese lugar en ese preciso momento”; es decir, como un elemento “abierto y relacional” de la ciudad (Tapia, 2013, p. 7). Los vínculos sociales que convergen en la configuración histórica del barrio Yungay y de los cuales nos interesa dar cuenta como correlato de las transformaciones de la vida urbana en Santiago son: el impulso a la industrialización que propició la sustitución de importaciones y el desarrollismo nacionalista incluso antes de la materialización de la CORFO en 1939; los adelantos en materia de infraestructura y servicios públicos dispuestos por el empresariado con objeto de asegurar sus procesos productivos e intervenir en la cotidianidad de sus operarios; la expansión y la regulación urbana; así como la expresión de un sentido de pertenencia que acompañó la creación de comunidades obreras en la periferia metropolitana.

Sin negar la posibilidad cierta de que entre la población del barrio Yungay existieron diversas manifestaciones identitarias durante el periodo estudiado, el artículo profundizará en aquella que remite a la experiencia de ser habitante a partir de la doble condición de obrero/a y residente. Dicha experiencia adquiere relevancia en el marco mayor del habitar que comprende actores, espacios y relaciones de convivencia derivadas de las nuevas áreas residenciales surgidas con la modernización productiva, específicamente, en las inmediaciones del ‘arco industrial’ consolidado en el eje del ferrocarril de circunvalación (Pizzi *et al.*, 2009; Rojas *et al.*, 2015), donde se localizaron las más importantes empresas de la capital. El habitar, a partir de lo señalado por

Henri Lefebvre, refiere a la apropiación del espacio vivido, el que si bien fue concebido en su origen como producto derivado de la sociedad industrial y soporte espacial de un modo de vida proporcionado, adquiere potencial transformador y dinamizador, convirtiéndose en un horizonte de cambio social (Lefebvre, 1975). Desde esta perspectiva, las afirmaciones de pertenencia barrial de las y los habitantes en su condición de obreros/habitantes de Yungay, reafirman el hecho de que el espacio no es independiente de los sujetos, sino que es condición de posibilidad de una experiencia común que alimenta, a su vez, un conjunto de imaginarios y representaciones (Almandoz, 2002).

La propuesta metodológica se sitúa en el cruce de la historia urbana y la historia del mundo del trabajo, incorporando la perspectiva barrial para reconocer, en la organización del lugar analizado, un tejido de vínculos en el contexto de las décadas de 1930 y 1950. Se optó por el estudio de un caso en particular, el del barrio Yungay (ver figura 1), con objeto de reducir la escala de análisis y privilegiar una mirada que articule las particularidades de esta parte de la ciudad con factores socioeconómicos globales, destacando diversas conexiones. Para ello serán útiles datos recopilados en la prensa barrial, documentos gubernamentales -específicamente de la Intendencia de Santiago- y testimonios que remiten a la vida cotidiana de la población obrera que habitaba el sector, privilegiando una mirada cualitativa sobre las fuentes.

La evidencia proporcionada por dichos materiales nos permite sostener que en el barrio Yungay se constituyeron procesos y relaciones sociales que articularon lo local con la totalidad de la experiencia urbana, en la medida que se tornaron visibles, en este lugar: las repercusiones de los intentos por planificar y organizar la ciudad; la concentración de la actividad industrial en función de los atractivos a la producción ofrecidos por el territorio; la influencia de la iniciativa empresarial en materias de progreso urbano con objeto de diversificar inversiones y aplicar estrategias de control extensivo, y la apropiación del espacio vivido por parte de las y los habitantes.

Para avanzar en la argumentación en torno a este planeamiento, el artículo se estructura en cuatro apartados. El primero de ellos sitúa históricamente al barrio Yungay en el marco de la metropolización de la ciudad de Santiago. El segundo analiza la norma regulatoria que comenzó a regir la instalación de industrias en la ciudad y que caracterizó la red de fábricas emplazadas en el sector, relevando su importancia dentro del espacio barrial. El tercer apartado reconoce la iniciativa empresarial en materia de infraestructura y servicios urbanos, especialmente en vivienda y transporte público. Finalmente, se aborda el sentido de pertenencia expresado por la población residente, constatándose la importancia del componente obrero en la experiencia del habitar local.

## El barrio Yungay en el escenario de la expansión metropolitana de Santiago

Entre las décadas de 1930 y 1950 las sociedades urbanas latinoamericanas se enfrentaban a cambios sustantivos producto de la difusión de discursos nacional-populistas, la implementación del modelo de desarrollo hacia adentro y la participación de nuevos actores en la distribución de fuerzas sociales (Del Pozo, 2009; Scobie, 1991; Touraine, 1989; Williamson, 2013). Estos cambios tuvieron como correlato, la transformación de las principales ciudades de la región. José Luis Romero se refiere a este período como aquel en que surgen las “ciudades masificadas”, manifestándose en ellas la “explosión urbana” y las consecuencias territoriales de la metropolización (Romero, 2008). Fue durante estos años que se precipitó el ensanche de los límites urbanos producto del crecimiento del parque industrial, se complejizó la composición social de la población y, se diversificó el mercado de bienes culturales con el avance de la industria cultural moderna (Mejía, 2013; Rinke, 2013; Romero, 2008).

Las transformaciones derivadas de la intrincación del tejido urbano también se proyectaron en la esfera estatal -compelida a intervenir en lo social para mitigar el conflicto- y en una agenda de planificación que se desplegó al tiempo que se difundían nuevos discursos científicos sobre la ciudad. Así fue como, a contar de la década de 1930 y hasta los años cincuenta, en áreas específicas de Santiago y hasta en otras ciudades del país (Ambrosetti *et al.*, 2017; Brito y Ganter, 2015) converge la labor disciplinante del Estado -a través de sus distintas instituciones y legislación laboral- con los esfuerzos sistemáticos realizados por empresarios industriales empeñados en construir un nuevo hábitat con el que se esperaba incidir en la forma de vivir de los trabajadores (Henríquez, 2014; Roseblatt, 1995; Yáñez, 2003, 2008; Zárate, 2015).

En este escenario, la capital chilena creció significativamente en dos planos. Por una parte, en el número y distribución de sus habitantes y, por otra, en su radio urbano. Así, Santiago pasó de tener 696.000 habitantes en la década de 1930 a más de 1.350.000 en 1950 (Ferrando, 2008; Ramón, 2000). Estos números responden a los intensos procesos de emigración del mundo campesino y al desplazamiento de fuerza laboral a consecuencia de la crisis del salitre en el norte del país. Por otra parte, se produjo una constante y caótica expansión de la superficie urbana hacia los cuatro puntos cardinales, aunque el sector sur poniente de la ciudad tendió a prevalecer en dicho proceso. Además, la capital chilena aumentó en más del doble su radio urbano pasando de 6.500 hectáreas en el primer tercio del siglo XX a 15.570 hacia 1950, lo que se tradujo en un ritmo constante de crecimiento (Ferrando, 2008; Ramón, 2000, p. 197).

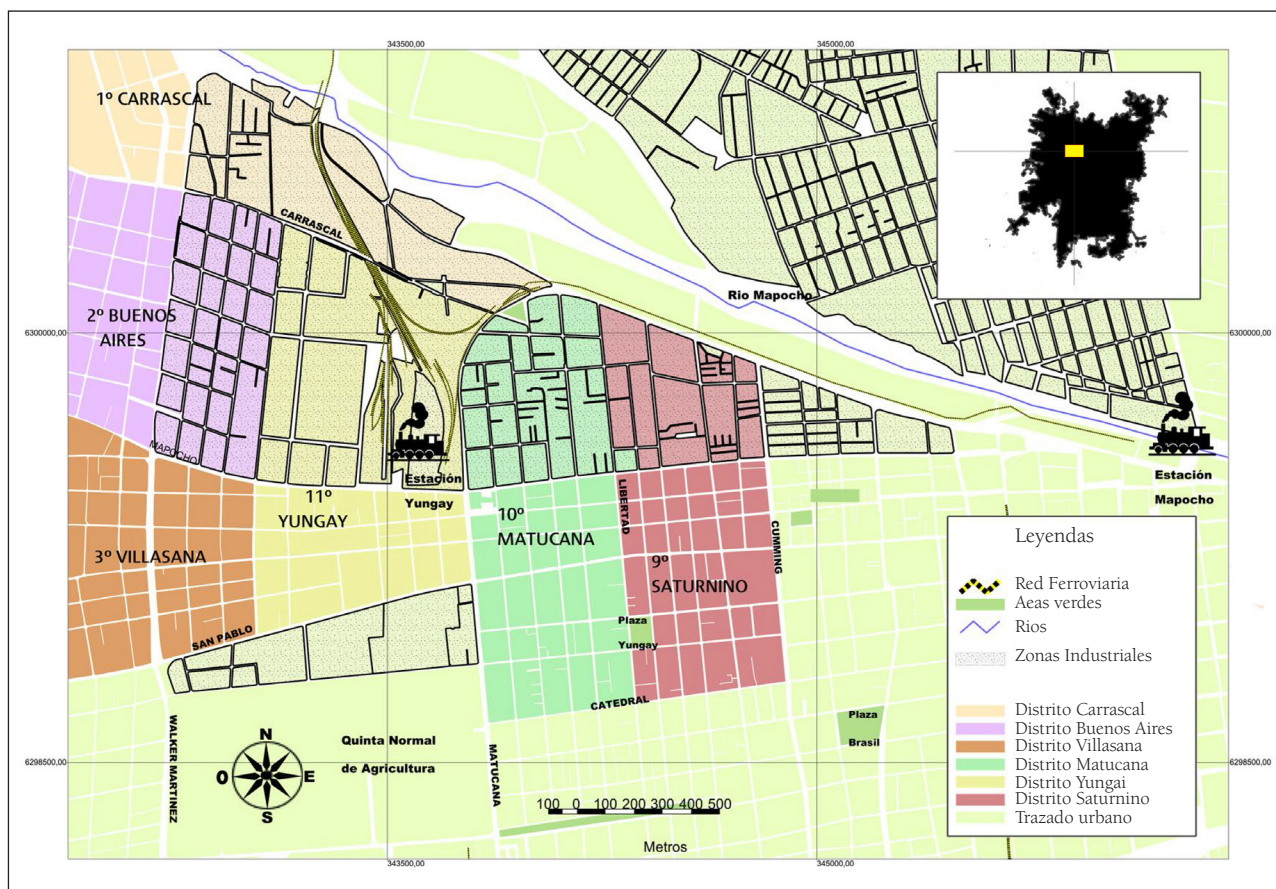
Ordenada en una trama central heredada de la ocupación española, la ciudad se propagó hacia los márgenes como una mancha que poco a poco desbordó el perímetro establecido hacia fines del siglo XIX por la existencia de un tramo del ferrocarril central, parte de la futura red de circunvalación en el que finalmente convergerían

las distintas vías férreas que surcaban la ciudad (Walter, 2005, p. 80). En los años analizados es posible identificar, por una parte, el ferrocarril central corriendo de sur a norte y su conexión hasta la estación del Norte o Mapocho siguiendo la ribera del río homónimo, que marcaba su borde oriental; el ferrocarril de cintura propiamente tal que corría de oeste a este entre el barrio de San Eugenio (por el poniente) y la Estación Ñuñoa (por el oriente) pasando por las estaciones de San Diego y Santa Elena. Finalmente, completaba el anillo el ferrocarril de Santiago a Puente Alto, en dirección norte - sur, que hasta la década del cincuenta tuvo en la estación Pirque un espléndido punto de arranque, en la conocida Plaza Baquedano.

El rol dinamizador del transporte ferroviario sobre el tránsito de mercancías y de mano de obra, fue un factor importante para la urbanización de la producción de bienes de consumo y de capital tras la Primera Guerra Mundial (Steger, 1978, p. 336), repercutiendo en el aumento de la actividad fabril en regiones antes suburbanas de la ciudad que fueron influenciadas positivamente por la proximidad de las estaciones. Tal fue el caso del área norponiente de Santiago, fracción territorial que se construye al amparo de las redes del ferrocarril como lugar apto para la concentración de operaciones industriales, y en la que se encontraba emplazado el barrio Yungay desde que se le dio ese nombre en la década de 1840 (Ramón, 2000, p. 141).

Si bien el dinamismo productivo y social de este lugar no se agota en los límites administrativos que puedan atribuírsele, entregaremos algunos antecedentes sobre su deslinde, ocurrido entre las décadas de 1930 y 1950. El barrio incluyó distritos pertenecientes a la que fuera la comuna de Yungay en la década de 1920 (llamada más tarde Quinta Normal) y una fracción de la de Santiago. Específicamente, hablamos de los distritos 1º, 2º y 3º de la primera -es decir los de Carrascal, Buenos Aires y Villasana- y aquellos de la comuna de Santiago de mayor concentración industrial en su parte norponiente -9º San Saturnino y, particularmente, 10º Matucana y 11º Yungay-, donde se concentraban las actividades fabriles, los complejos ferroviarios que le servían de soporte y, desde 1940, algunas compañías de naturaleza estatal como la ECA, (Empresa de Comercio Agrícola), los depósitos de los almacenes de aprovisionamiento del Estado, y la Estación Yungay del ferrocarril central. Estos distritos se ubicaron al sur del río Mapocho, siendo seccionados por el camino de Carrascal (corriendo de este a oeste en forma paralela al río Mapocho) y en esa misma dirección, por las arterias de Mapocho, San Pablo, Portales y finalmente la Alameda de las Delicias y su paralela Ecuador. En sentido inverso, emplazadas de norte a sur, avenidas y calles como Cummings, Libertad, Avenida Matucana, Apóstol Santiago -y Walker Martínez como su continuación, paralela a General Velásquez- permitieron que la ciudad se proyectara a través de este barrio, en dirección a su límite poniente.

Figura 1.  
Barrio Yungay ca. 1930-1950.



Fuente: Elaboración propia.



Al sector llegarían industrias de diverso tamaño, así como también mano de obra, tras lo cual se constituirían barrios obreros y populares. Desde mediados del siglo XX, según Jaime Aymerich, emigraron hacia el sector oriente las capas medias y altas que habían sido parte de la configuración original del barrio (específicamente desde sus orígenes en el siglo XIX), motivadas por los efectos del

“cambio en la dimensión y en la densidad demográfica, el aumento de las actividades económicas, la creación de zonas urbanizadas al oriente y la emergencia de un mercado inmobiliario para ese sector, pero lo que parece central -en palabras del autor- es la degradación de una parte importante del hábitat [...] y el cambio de composición social de los habitantes del barrio” (Aymerich, 2002, p. 3).

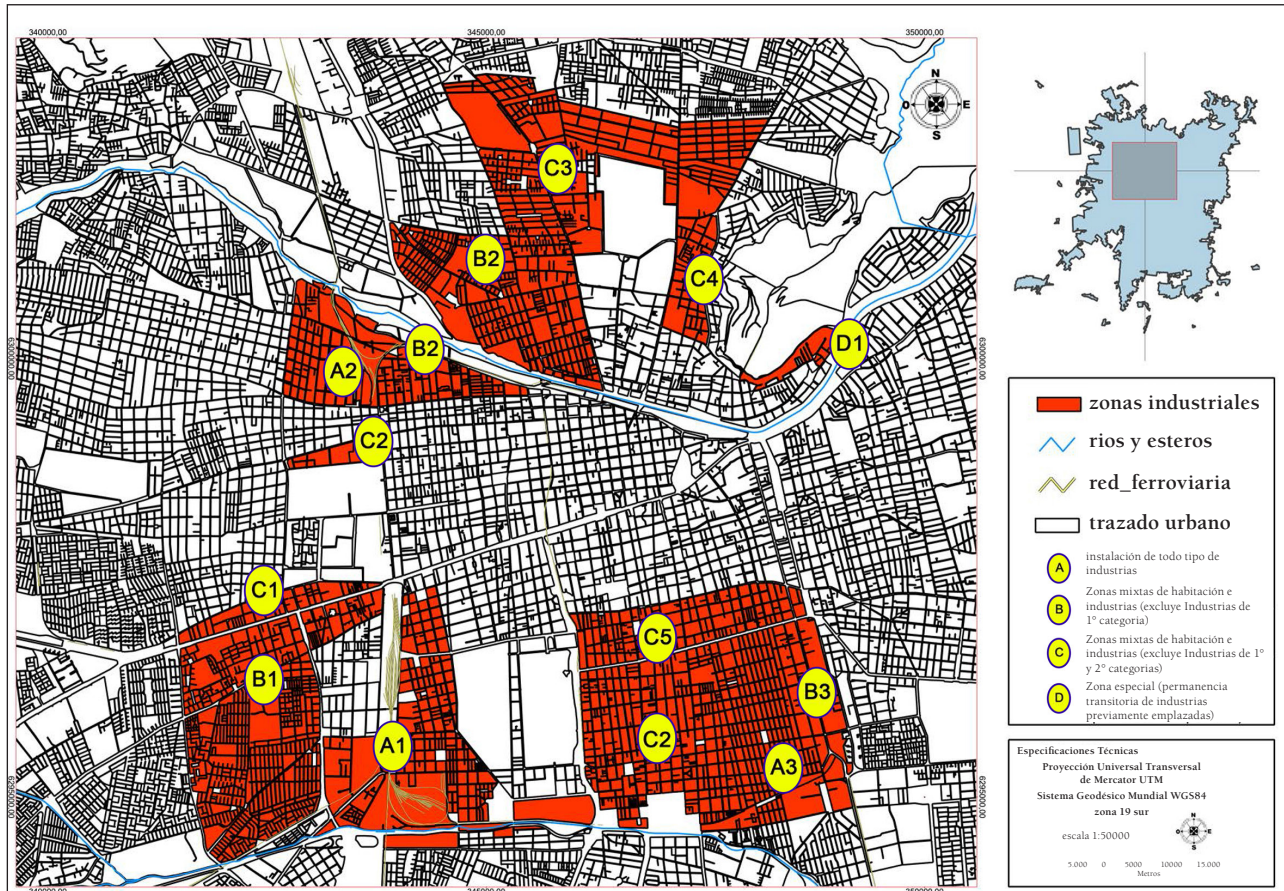
Más allá de estos y otros motivos relacionados con la necesidad de diferenciación social que caracterizó históricamente a los grupos altos de sociedades desiguales y estructuradas por clases sociales, lo cierto es que el origen de los “males” que motivaron su traslado se relaciona con el emplazamiento de una red industrial.

## La red industrial y su marca barrial

El barrio Yungay fue un lugar de preferencia para arraigar a algunas de las primeras experiencias industriales de Santiago. Se puede atribuir esta predilección a la iniciativa de los propios empresarios motivados por las ventajas que ofrecía la ya mencionada cercanía del ferrocarril, el precio asequible de los suelos y la escasa normativa urbanística que, a pesar de algunos intentos de control en el último tercio del siglo XIX, seguía siendo muy permisiva.

En el siglo XX este barrio fue considerado como un lugar técnicamente apto para la concentración de actividades industriales, siendo fundamental en dicho diagnóstico la formulación de la propuesta de Ordenanza de Zonas Industriales de Santiago del año 1935. La Dirección de Obras de la comuna de Santiago redactó este documento a sabiendas de que la legislación vigente, en la que se incluían la Ordenanzas de Construcciones y el Código Sanitario, la proveía de las herramientas legales para hacerlo. Dada la extensión de este artículo es imposible detallar las propuestas de la nueva Ordenanza, pero básicamente consistió en clasificar los distintos esfuerzos industriales en diversas categorías en función de su impacto dentro del espacio urbano, considerando el carácter incómodo, insalubre y peligroso de las operaciones fabriles. Se privilegiaron también espacios de la ciudad para el emplazamiento industrial atendiendo a razones climatológicas y a la dinámica de vientos. En otro sentido, se obró de acuerdo con la forma cómo se habían ido localizando las fábricas ya existentes. Además, en la introducción explicativa de la citada propuesta, la Dirección de Obras manifestó que se habían tenido en consideración los estudios realizados por el urbanista Karl Brunner y la densidad industrial que para ese momento caracterizaba a la ciudad (“Proyecto de ordenanza de zonas”, 1935).

Figura 2.  
Distribución de zonas industriales en Santiago según Ordenanza del año 1935.



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el texto regulatorio, se dispusieron zonas específicas para la instalación de industrias. Con la letra A se demarcaron espacios separados del poblamiento barrial, denominados zonas industriales. En ellas se desestimaba la reserva de sitios para la construcción de viviendas de todo tipo. Sin embargo, esta determinación no era estricta y se dejó al criterio de los “propietarios” la aceptación de las molestias propias de una cotidianidad fabril. La mayor parte de las industrias clasificadas en esta categoría procesaban químicos, explosivos, gas, combustibles, vidrios y productos cuyo tratamiento provocaran emanaciones y pestilencias. Para efectos prácticos, manifestaba la Dirección de Obras, se eligió para este emplazamiento a sectores de la ciudad que ya contaban con la instalación de un parque industrial, lo que permitiría su futura ampliación.

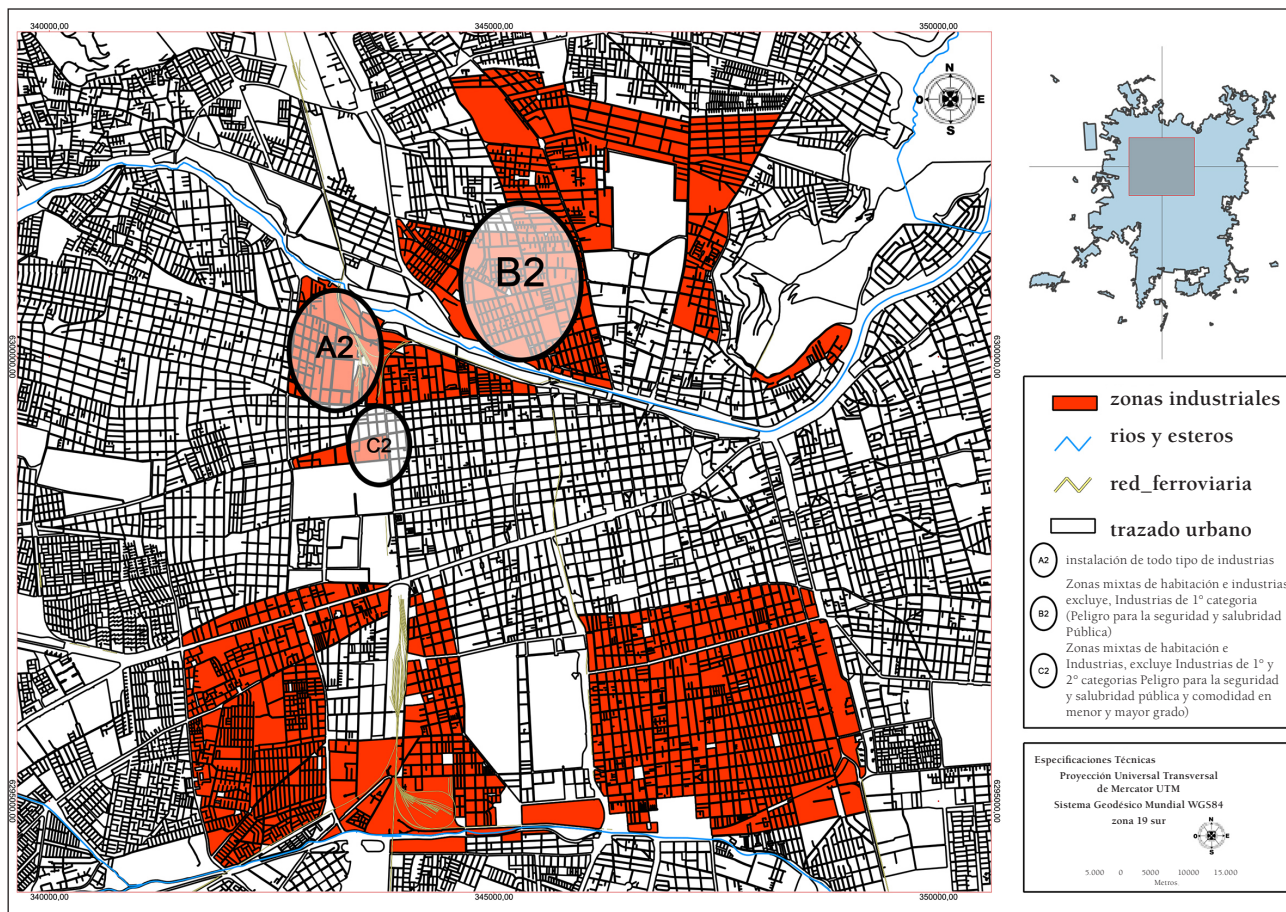
Un segundo tipo de emplazamiento, señalado con la letra B, correspondía a zonas mixtas de habitación e industria, en que las experiencias fabriles, si bien podían generar algún tipo de molestia, no eran incompatibles con el habitar humano y por consiguiente favorecían la ubicación de poblaciones más o menos densas. Lo anterior, siempre y cuando se tuviese el cuidado de reservar la instalación en esta área a actividades industriales clasificadas como de segunda y tercera categoría en función de sus riesgos y molestias. En todo caso, la segunda categoría incluía actividades industriales que implicaban peligrosidad y molestias por contaminación acústica, como era el caso de las empresas del rubro textil, bebidas, cigarrillos, metalmecánico, cemento, alimentos, procesadoras de madera, confecciones, y algunas que implicaban procedimientos químicos que, probablemente, siempre estuvieron en los límites de lo aceptable. Además, este tipo de fábricas contribuían a la saturación de su entorno, ya que congregaban a un número significativo de operarios; así era el caso de las textiles que, sumando sus tres turnos, podían llegar a contabilizar miles de trabajadores.

Las áreas correspondientes a la distribución espacial, definidas por la letra C, eran aquellos espacios industriales que no ofrecían peligros para la población, ni incomodidades manifiestas. Se estableció también una zona especial, señalada con la letra D, que correspondía a áreas ya industrializadas, pero que al estar ubicadas casi al centro de la ciudad estuvieron destinadas a desaparecer cuando las condiciones que permitieron su ubicación se extinguiesen, como fue el caso de una fallida iniciativa para la generación de energía hidráulica. Finalmente, se planteó que otras actividades industriales, de menor cuantía y sin efectos nocivos desde el punto de vista urbano, podían disponerse aleatoriamente en la comuna de Santiago.

Así, las zonas susceptibles de industrializar en la categoría A quedaron focalizadas en algunos sectores específicos de la ciudad, que en el caso de la región norponiente, estuvieron en correspondencia con los distritos nro. 2 (Buenos Aires) de la Comuna de Quinta Normal y nro. 11 (Yungay) de la de Santiago. Algunos sectores al sur y oriente de las anteriores permitieron un uso industrial señalado en la categoría B, Distrito nro. 3, (Villasana) y distrito nro. 10 (Matucana) de ambas comunas respectivamente. Es decir que, dado su menor efecto sobre la salud y convivencia con las personas, podían cohabitar en el barrio fábricas con poblaciones más o menos numerosas. Del mismo modo, se demarcó un área industrial más específica entre las calles Matucana y Cumming orientadas de norte a sur; y las de Romero y Moneda que corren en dirección este-oeste. En este espacio se habían ubicado desde fines del siglo XIX y principios del siguiente, establecimientos industriales

pioneros, incluyendo la Fundación Libertad y una fábrica de medidores de la Compañía de gas de Santiago, cuyas retortas de producción fueron trasladadas a las inmediaciones de la Estación Central, zona catalogada como la letra A1. Un área a la que se le asignó categoría C2 fue demarcada inmediatamente al norte del parque Quinta Normal, correspondiendo a su límite norte con la calle Martínez de Rozas, como se muestra en la figura 3.

**Figura 3.**  
*Distribución de zonas industriales en la región norponiente de Santiago según Ordenanza de 1935.*



Fuente: Elaboración propia.

Las empresas que se establecieron en el lugar de estudio antes y durante la zonificación industrial de Santiago, fueron de distinta naturaleza, tanto por corresponder a diversas ramas de la actividad industrial, como por su magnitud y por los efectos ejercidos en términos espaciales. A la cabeza estuvieron fábricas como Sombreros Cintolesi -organizada en 15 secciones con alrededor de 400 operarios entre mujeres y hombres (ver como referencia la figura 4)-; la Compañía Chilena de Tejidos (CHITECO) - fundada en 1920 y donde trabajaban 500 personas, la mayoría mujeres que se enlistaban en las distintas secciones del complejo fabril- y Cristal Yungay -emplazada en el barrio desde 1922 y que hacia la década de 1940 reunía más de 450 trabajadores-. Sin embargo, la mayoría de los establecimientos industriales del barrio se acercaba más bien a la descripción hecha acerca de la Fundición de Bronce y Fierro de Vicente Garay, ubicada en la calle San Pablo y Cruchaga, que contaba con 10 operarios, aunque colocaba su producción en importantes firmas del *retail* como la casa Gath y Chávez, ícono de las tiendas por departamento de esos años (Salazar, 2014)

El listado de fábricas emplazadas en este sector es significativo, respondiendo en su proximidad a la dinámica de la articulación productiva (Russo, 2011, p. 374). Se reconocen en dicho entramado industrial a la Textil Jimeno (más adelante Aragón S.A), la Fábrica Nacional de Huaipe, Textil Moletto Hermanos, Discográfica Odeón, metalmecánicas como la fundición METALCO y SOCOMETAL, Industrias Químicas (Indus, más adelante Induslever), Laboratorios Simonds, Sal Lobos, Fábrica de Ácidos, además de barracas de madera y fábricas de alimentos (panaderías, galletas, fideos).

Figura 4.

Autor sin identificar. *Fábrica de sombreros Cintolesi. Ca. 1930.*



Colección Archivo Fotográfico, Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile

## Iniciativa empresarial para el progreso urbano: vivienda y servicios públicos

Cintia Russo ha desarrollado la idea de que entre fábrica y comunidad se generaron, históricamente, vínculos sinérgicos (2008, 2011). Analizando la importancia de la Cervecería y Maltería Quilmes en el homónimo barrio de Buenos Aires a lo largo del siglo XX, la autora plantea que “la industria necesitaba una infraestructura que la localidad aún no tenía”, por lo que se llevaron a cabo inversiones y se instalaron servicios útiles para el funcionamiento fabril, así como para la “vida del pueblo” (Russo, 2008, p. 2). Dicha correlación entre desarrollo industrial y progreso barrial a través del suministro de infraestructura también se observa en el caso de Yungay, donde los empresarios asumieron una labor activa en el fomento de la urbanización. Equipar el territorio en que se emplazaban sus fábricas cumplía el objetivo múltiple de facilitar el proceso productivo, diversificar inversiones y sentar las bases de un modo de vida entre las familias trabajadoras que habitaban el vecindario y les proporcionaban mano de obra. El barrio Yungay congregó desde fines del siglo XIX, un poblamiento popular entrelazado al fenómeno de la inmigración de vastos grupos de campesinos empobrecidos, atraídos por la imagen de la capital, quienes debieron concentrarse en la periferia urbana, en los intersticios de una ciudad que se expandía. El viejo deslinde de Matucana a comienzos del siglo XX - tal como lo muestra Hipólito Cadot en su plano de 1894 (ver figura 5)-, fue sobrepasado y, desde la segunda década del siglo XX, pequeños loteos surcaron nuevas cuadrículas en un territorio hasta entonces de carácter rural. Así, fueron apuntándose en el plano nuevas aglomeraciones de viviendas llamadas “poblaciones” que fue el nombre genérico con que se conoció la subdivisión de tierras que propietarios rurales ofrecieron en arriendo o en venta a inmigrantes sin casa que vieron en esto una posibilidad de encontrar un espacio donde residir. Hacia fines de 1920 y en el transcurso de la década siguiente, más de una docena de poblaciones se habían loteado al otro lado del límite fijado por la avenida Matucana y la red del ferrocarril central. La falta de pavimentación y de veredas adecuadas, la inexistencia de agua potable, así como la carencia de luz eléctrica y alcantarillado acompañaron, hasta bien entrado el siglo XX, a muchos de sus habitantes. Los servicios municipales y policíacos también estuvieron entre las demandas de los nuevos pobladores que, a menos de 10 kilómetros del centro neurálgico de la ciudad, buscaban instalarse para intentar vivir sus vidas (Ramón, 1985, 2000).

En un contexto típico de segregación socioespacial y despliegue de formas de control extensivo por parte del capital, el esfuerzo de algunas empresas por disponer de habitaciones cómodas y baratas para sus trabajadores fue relevante. Se trató, sin embargo, más bien de una excepción que de la regla. Después de la creación de la Caja de Habitación Popular, diversas compañías que debían tributar en favor de la citada institución utilizaron ese impuesto del 5% para beneficio de sus propios trabajadores en materias de edificación. Fue el caso de los hermanos Cintolesi, propietarios de la sombrerería del mismo nombre, quienes desarrollaron iniciativas habitacionales para parte de sus trabajadores en las inmediaciones del lugar en que se localizaba el establecimiento industrial y la oficina central de la fábrica, en la década de 1920.

Figura 5.  
*Plano de Santiago, 1894. Hipólito Cadot.*

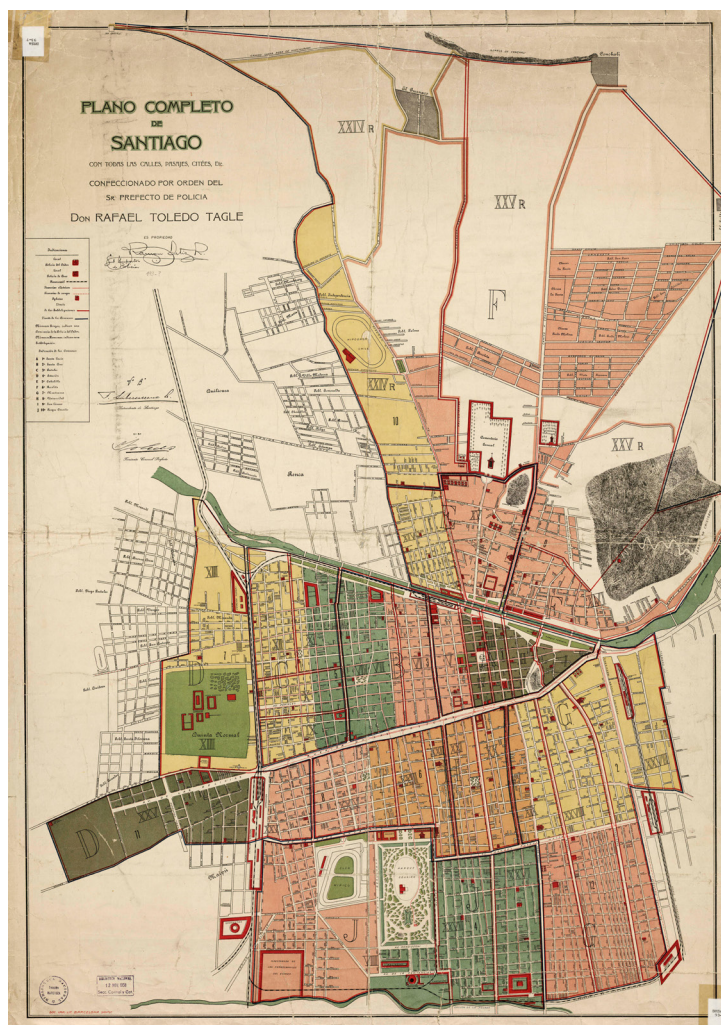


Fuente: Memoria Chilena. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-86786.html>



A su vez, CHITECO dispuso la construcción de dos complejos habitacionales para una parte importante de sus trabajadores, las que a diferencia de las “poblaciones obreras” nacidas por iniciativas de sus habitantes, fueron administradas por la misma compañía y cedidas en comodato. Cabe señalar que numerosas poblaciones se iniciaron como loteos de terrenos, que fueron arrendados o vendidos. En esos espacios los nuevos vecinos edificaron sus viviendas, aunque muchas veces no contaron con los servicios básicos y tampoco con el apoyo de la gestión municipal, ya sea del Municipio de Yungay, Quinta Normal o de la Municipalidad de Santiago. Así, en el sector ubicado al poniente de la avenida Matucana se emplazaron las poblaciones Ecuador, Santa Filomena, Lourdes, Quidora, San Antonio, Vargas, Diego Portales, Buenos Aires, Villasana, y Morandé. En el plano confeccionado por orden del Subprefecto de Policía Rafael Toledo Tagle hacia el año 1918 (ver figura 6), aprobado por el Intendente de Santiago Francisco Subercaseaux Aldunate -en el ejercicio de su cargo durante el bienio 1918-1919-, se consignan las poblaciones recién nombradas. En el caso de las viviendas de CHITECO, estas serían finalmente vendidas a sus trabajadores cuando la fábrica entró en deterioro y se asoció a otro complejo industrial que terminó por absorberla (Textil Viña). Se trató de poblaciones consideradas verdaderos vestigios de la política habitacional empresarial, incorporadas en muchos de estos casos a planes más amplios de asistencia e intervención social.

Figura 6.  
*Plano completo de Santiago, c.1918. Confeccionado por orden del Sr. Prefecto de Policía don Rafael Toledo Tagle.*



Fuente: Biblioteca Nacional Digital <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/v3-article-320627.html>

El relato de Alfredo Olivo, ex operario de la fábrica, quien se denomina a sí mismo como obrero hilandero textil, resulta útil para ilustrar la política de inversión en vivienda obrera por parte de los grandes empresarios industriales del barrio Yungay. La historia de su familia está ligada a la de su abuela paterna, Luisa Olivo, que ingresó a CHITECO tempranamente en los años treinta. Madre soltera (como muchas otras mujeres), ingresó a la empresa textil y se mantuvo allí por décadas. Su hijo, padre de Alfredo - del mismo nombre -, también accedió al complejo industrial cuando éste ya se había expandido. A mediados de la década del sesenta, debido al extraordinario desempeño de su padre como operario, la asistente social de la empresa visitó a la familia en su domicilio en la población Dávila ubicada en la comuna de San Miguel (una de las tantas poblaciones precarias de la capital santiaguina en la década del 50'), donde convivían cinco personas en una pieza que hacía de dormitorio, pero también de cocina. La familia se trasladó entonces a vivir a la población CHITECO, a una casa que contaba con dos habitaciones, comedor, cocina y servicios higiénicos, emplazada a seis cuadas de la fábrica: “Llegamos a esa casa que era como una mansión para nosotros” comentó Alfredo. Para nuestro entrevistado, la entrega de la vivienda representó un premio al trabajo de su padre. A fines de los años cincuenta, Alfredo y sus hermanos también entraron a la compañía y ejercieron el oficio que en gran medida aprendieron de su progenitor (Entrevista Alfredo Olivo, 7 de abril de 2019).

Prácticas de este tipo ya se habían concretado a lo largo de nuestro país en algunas experiencias industriales relacionadas con la minería tanto del cobre como del carbón, empresas industriales del gran Concepción e incluso en la propia ciudad de Santiago y sus alrededores (Brito 2015; Venegas, 2014; Venegas y Morales, 2017; Vergara, 2013). Esas formas de intervención social las reconocemos, siguiendo a Jean-Paul de Gaudemar, bajo la denominación genérica de control extensivo, que puede incluir programas de paternalismo industrial (Frey, 1987), o simplemente prácticas paternalistas, sin que llegasen a constituir formas más planificadas de control (Godoy, 2015; Venegas *et al.*, 2016; Venegas y Morales, 2019).

En el barrio Yungay no sólo hubo iniciativas empresariales en el área de la vivienda sino también en el ámbito de servicios públicos como la electricidad y el transporte colectivo. En estas materias nuevamente aparece el nombre de la familia Cintolesi, de reconocida trayectoria como inversionistas y vecinos del barrio, lo que les valdría duras críticas cuando no respondieron a las expectativas de la comunidad, así como también el reconocimiento de la opinión pública por su compromiso con el mejoramiento urbano. El periódico *El Esfuerzo* presentaba a Emilio Cintolesi (hijo) como un destacado ingeniero de ascendencia italiana que vivía en el sector “desde cuando usaba calcetines y jugaba por las calles con los chicos de su edad”. Junto con elogiar atributos como su modestia y humildad, resaltaba su competencia profesional, “digna de aplaudirse”, la que tendría su consagración “en las instalaciones de la planta eléctrica que daría fuerza para tracción, luz y corriente al barrio por un precio inferior” (“Noticias de la Comuna”, 1932). La prensa había prestigiado al ingeniero por contribuir al progreso del barrio, incursionando en proyectos empresariales, así como también en tareas de naturaleza social, destacando su figuración en la Junta de Beneficencia de Yungay que buscaba dotar al vecindario de una escuela para obreros e hijos de trabajadores del sector (“La Junta de Beneficencia”, 1928).

Inversiones como las relacionadas con la electricidad fueron motivo de entusiasmo para una comunidad que se sentía distanciada de los beneficios de la urbanización. A ojos de la población local esta situación parecía una contradicción ya que su territorio representaba el motor productivo de la capital chilena. Es que a pesar de poseer numerosas fábricas y ser considerado un “centro industrial”, el barrio Yungay progresaba lentamente en términos materiales, lo que distanciaba a su comunidad de la posibilidad de integrarse a la vida de la ciudad moderna (“Nuestra palabra”, 1941).

El interés por producir y comercializar electricidad se debe a que la energía era necesaria tanto para el funcionamiento de las instalaciones industriales de la sombrerería Cintolesi, como para modernizar el servicio de tranvías controlado por la misma familia. Esta última fue una empresa de auto carril que surcaba desde las cercanías de la Estación Yungay hasta el pequeño promontorio denominado Cerro Navia, que hoy da el nombre a una de las comunas más populosas del sector poniente de la capital. En su calidad de empresario del transporte, Emilio Cintolesi, administrador del denominado Ferrocarril Yungay-Barrancas y Pudahuel, debió competir no solo con otros medios de movilización pública, como fueron los autobuses -más conocidos como góndolas, que paulatinamente se habían instalado en el sector y que poseían en la década de 1930 cinco líneas en distintas direcciones- sino también con otros empresarios tranviarios como fue el caso de Carlos Magno Coggiola, que desarrolló una importante iniciativa tranviaria denominada Ferrocarril Eléctrico Santiago Oeste, en funcionamiento hasta el año 1967 y aún presente en el recuerdo de los vecinos de Quinta Normal.

El objetivo de las inversiones en transporte tranviario fue movilizar a una población abundante desde y hacia los distritos de la periferia norponiente de la comuna de Santiago y las de Quinta Normal y Barrancas. En términos absolutos, de acuerdo con el censo de 1930, los distritos de Matucana y Yungay en Santiago congregaban a 24.308 personas, mientras que los cinco distritos de Quinta Normal daban habitación a otros 40.448, masa potencial de clientes para los medios de locomoción pública. Diez años después, las cifras habían aumentado a 27.650 y 64.607 personas respectivamente, lo que provocó un permanente déficit en la oferta de movilidad que ni los tranvías, ni las góndolas pudieron resolver de manera eficiente. Frente a este diagnóstico, la autoridad estimuló la concurrencia de empresarios del transporte motorizado, por una parte, y los del tranvía, por otra, para lo cual se licitaron recorridos, invirtiéndose, además, en tendido y generación de electricidad. Con el propósito de tornarse más competitivos frente a la avanzada de los empresarios de ómnibus en el sector, el año 1927 tanto Cintolesi como Coggiola presentaron sendos proyectos para electrificar sus redes de tranvías, hasta ese entonces dependientes de la tracción animal. Los antecedentes fueron evaluados a nivel municipal y aprobados más adelante por la Inspección General de Ferrocarriles, lo que les concedió el privilegio de circulación por importantes rutas.

Cabe señalar que tras la iniciativa de modernizar y expandir el sistema de transporte que servía al barrio Yungay, existió una racionalidad empresarial que por sobre todo tuvo como eje la capitalización y la diversificación de inversiones en el área de los servicios urbanos. Sólo así se entiende que, frente a escenarios poco favorables para el retorno de ganancias, la familia Cintolesi no dudase en paralizar el servicio pese a las consecuencias

negativas que dicha decisión tenía para la población obrera del barrio. Esto sucedió el año 1932 cuando el controlador del Ferrocarril Yungay-Barrancas y Pudahuel, decidió suspender la circulación de sus carros como respuesta a lo que consideró la vulneración a sus derechos adquiridos por concesión y reafirmados en un posterior fallo judicial. Dicha transgresión consistía en el paso de la línea de góndolas Tropezón por la calle José Joaquín Pérez, paralela a la vía de circulación de su servicio tranviario, disputándole los pasajeros y reduciendo sus ingresos. Frente a esta situación y en un tono poco empático, el empresario daba su opinión a un medio de información local, indicando que su versión de los hechos era necesaria para que “el vecindario sepa a qué atenerse”. Suavizando luego sus palabras e intentando conciliar sus intereses con las necesidades manifiestas de la población, expresó que sin perjuicio de la defensa de su derecho y

“para mayor beneficio de nuestros vecinos, esta paralización, impuesta por las circunstancias antedichas, la estamos aprovechando para construir nuestro material rodante, cuyas características son iguales a los carros de Santiago; o sea, carros montados sobre 8 ruedas, con freno de aire, puerta automática, etc., e instalación de la línea aérea” (“Noticias de la Comuna”, 1932).

De esta forma, el empresario sorteaba las críticas a su intransigencia, para retomar su rol como benefactor de la comunidad.

Cabe señalar que la posición de Cintolesi fue respaldada por sus trabajadores, quienes antes de la paralización del sistema tranviario habían prestado una enérgica defensa a los intereses del Ferrocarril Yungay-Barrancas y Pudahuel:

“Con esto [circulación de las góndolas Tropezón] se pretende lesionar intereses arraigados por más de veinte años, como es la concesión del Ferrocarril que nos da trabajo, del señor Emilio Cintolesi y que representa el mayor factor de progreso que haya tenido la comuna, puesto que con ello se ha creado un núcleo de poblaciones que crecen y se desarrollan al lado de los rieles de la Empresa y que transportan millares de niños a los establecimientos educacionales con tarifas de \$ 0.10 y viajes de recreo a los paisajes de Pudahuel con tarifa rebajada a la mitad del valor” (Archivo Intendencia de Santiago, volumen 182, 29 de enero de 1931).

Las tensiones entre los beneficios particulares y la importancia social de los servicios públicos en materia de transporte se reafirman en la negativa de los Cintolesi a modificar la trocha de su sistema tranviario de modo que sus carros quedasen en iguales condiciones de tránsito que los de Santiago, permitiendo con ello la conexión de la red barrial con los otros distritos de la ciudad. Esta decisión técnica, a todas luces beneficiosa para la comunidad y defendida intensamente por los vecinos, fue descartada en base a argumentos monetarios. Emilio Cintolesi argumentó que los costos de dicha modificación no se justificaban y peor aún, eran técnicamente innecesarios, restringiendo así las opciones de movilidad de los habitantes e imponiendo con ello límites a la apertura de la circulación urbana.

Cabe señalar que la movilidad fue uno de los grandes problemas que los habitantes del barrio Yungay debieron enfrentar como residentes de la periferia industrial, transformándose en un tema extraordinariamente relevante

en los espacios de debate público. Como una clara manifestación del carácter periférico de la comuna, las dificultades de movilización se hicieron apremiantes. Aún más si se considera que un porcentaje importante de los trabajadores que vivían en el barrio se empleaba fuera de sus deslindes y, tanto para trasladarse al trabajo como para concurrir a la asistencia pública o a espacios de comercio mejor abastecidos que los barriales, debían desplazarse varios kilómetros. Otro tipo de ofertas de consumo masivo también se ubicaba a distancias considerables. Por ejemplo, centros de entretenimiento -como los de exhibición cinematográfica, que además se utilizaban como espacios para la realización de eventos, incluyendo veladas bailables- exigían la disponibilidad de medios de locomoción. Algunos de estos centros frecuentados por la población obrera del sector norponiente de Santiago eran el Ideal Cinema, (en la calle Mapocho); Teatro Minerva (en San Pablo con Chacabuco) y la remozada sala Edison, reinaugurada en 1928. Así, el transporte público, además de su labor funcional, tenía el potencial de salvar a los habitantes del enclaustramiento por medio de movimientos cotidianos a través de miles o cientos de miles de viajes.

## El habitar de la población obrera residente

El impacto de la actividad industrial en la configuración histórica del barrio Yungay, no pasó solo por la notable concentración de empresas dentro de sus deslindes y la participación de los propietarios de las principales fábricas en la dotación de vivienda y servicios públicos locales, sino también por la propia experiencia de quienes habitaron el lugar. El hecho de que una parte de la población del barrio trabajase en las industrias del sector, confirió a esta área de la ciudad una potente identidad obrera en cuanto a la similitud de los oficios desempeñados por sus habitantes y por el efecto de estos sobre sus familias y sobre el espacio vivido.

Los medios de prensa locales reconocieron el sector como un auténtico barrio obrero, dada la presencia significativa de actividad fabril. El periódico *Acción Comunal* afirmaba el 23 octubre de 1927 que la Comuna de Yungay era esencialmente industrial y obrera. Se trataba del medio impreso que durante todo ese año se esmeró en reconocer el carácter productivo del barrio, siendo uno de los principales patrocinadores de la organización de la Exposición Industrial que debía realizarse en marzo de 1928. A pesar de que esa Exposición nunca llegó a concretarse, en sus preparativos, el alcalde de la que fue entonces la comuna de Yungay sostuvo reuniones con numerosos empresarios y, por otra parte, el propio medio realizó una serie de monografías que permiten al menos una visión panorámica de la situación del parque industrial emplazado en el sector. A pesar de que no se contabilizaban más de cinco o seis establecimientos de primer orden, un sin número de faenas de menor dimensión permitieron emplear un nutrido contingente de hombres y mujeres en distintas ramas de la actividad manufacturera.

Años más tarde, en 1941, el periódico *La Comuna* señalaba que Quinta Normal, y en especial los distritos fabriles que formaban parte del barrio analizado, era “poseedora de numerosas fábricas, lo que la transformaba en un centro industrial no igualado”, dando trabajo a miles y miles de obreros que vivían en sus alrededores. Aseveraciones de la misma naturaleza fueron vertidas por organismos representativos del mundo del trabajo, como fue la Sociedad de Socorros Mutuos Figueroa Alcorta, de gran trayectoria, la que estimaba la cifra de obreros industriales en un 50% de la población. No cabe duda de que se trató de una gran concentración de fuerza de trabajo, aunque existiese disparidad en el tipo de establecimiento en el que operaban y en el nivel de organización laboral.

Estos hombres y mujeres contribuyeron desde su doble experiencia de trabajadores y residentes, a la producción de un sentimiento de pertenencia, formulando imaginarios colectivos que reforzaron la conformación de una comunidad barrial. Esto queda plasmado en distintos testimonios que conjugan los aspectos materiales y simbólicos de una vida centrada en la industria y emplazada territorialmente en un barrio fabril como era Yungay. Margarita Miranda Zamora, empleada de la fábrica CHITECO, señala en su testimonio que toda su experiencia como mujer adulta estuvo marcada por el trabajo manufacturero. Especifica que entró a trabajar con 18 años a una fábrica de alpargatas que luego se uniría a CHITECO para formar una sola industria. Su relato entrelaza la rutina laboral con sus recuerdos como residente de una población obrera emblemática: [En la fábrica de alpargatas] Cada persona hacía su tarea, unos trabajaban con los hilos, otros ponían las plantillas y así, yo manejaba una máquina chica y cosía talones. En Chiteco después trabajé como planchadora y envasadora y mi marido trabajaba en el telar de las toallas.

“En ese barrio antes hacíamos las tremendas fiestas de fin de año, para las navidades adornábamos el pasaje y poníamos luces de colores. Mi marido, algunos años, se disfrazó de Viejo Pascuero y les tiraba dulces a todos los niños del barrio, ellos felices. Creo que nuestros niños tuvieron una linda niñez” (Miranda, 2015, p. 47-48).

El relato de esta obrera textil transita entre los quehaceres que cumplía en el espacio interior de la industria, una memoria comunitaria que se activa con la descripción de los centros de sociabilidad -como fue la cancha de fútbol que se construyó luego de que las casas de la población CHITECO fueran habitadas y que antes era apenas un peladero-, los momentos de tensión entre el mundo del trabajo y el capital -especialmente las huelgas y alzadas sindicales- y la afectividad aflorada al recordar una vida en la que se conjuga su experiencia compartida con otros y otras en un barrio que lograron hacer suyo. Así, Margarita Miranda Zamora subraya,

“Tener [de] vecinos a las mismas personas con las que uno trabajó es distinto, hay más cercanía y compañerismo con varios. Sea como sea, son personas con las que hemos estado compartiendo muchas cosas, hemos estado en las buenas y en las malas” (Miranda, 2015, p. 51).

Este relato da cuenta de los distintos regímenes temporales que convergen en el habitar obrero de un barrio delineado en su conformación histórica y significación presente, por la actividad industrial. Habitar que, asimismo, informa de la intersección de relaciones sociales, tanto en el plano de lo global y lo local, como en el de lo público y privado (Tapia, 2013).

## Conclusiones

Las repercusiones de la actividad industrial en la configuración histórica del barrio Yungay dan cuenta de la interdependencia de vínculos entre escalas espaciales y sociales. Así se entiende que el incentivo a la producción nacional, de carácter espontáneo en un comienzo, y luego propiciado por el modelo de sustitución de importaciones y el desarrollismo dirigido por el Estado, adquiriera una dimensión local al encontrar territorios específicos en la trama urbana donde materializar su proyecto. En la misma perspectiva, adquiere relevancia la iniciativa de empresarios fabriles en materias de progreso urbano como parte de su agenda de inversiones, lo que consideró, según lo analizado, la integración horizontal de sus capitales en el ámbito de los servicios públicos, específicamente en los de la movilidad. Iniciativas que también dan cuenta del control sobre las fuerzas productivas que, intentando aplacar el conflicto con la ayuda del gobierno e instancias de bienestar social, permitieron a los propietarios de las unidades industriales intervenir en la experiencia del habitar obrero. De todas formas, las posibilidades implícitas en el habitar, en el ejercicio de la apropiación cotidiana del espacio y su significación desde el espacio compartido, revelan que el barrio fue receptáculo de potencialidad como lugar de articulación comunitaria.

Finalmente, los antecedentes expuestos permiten avanzar en la identificación histórica de la zonificación fabril de Santiago, especialmente aquella de la región norponiente, esperando ser una contribución a la línea de trabajos históricos que integren la variable espacial al análisis de las derivas de la industrialización en la capital chilena.



## Referencias bibliográficas

- Almandoz, A. (2002). Notas sobre historia cultural urbana. Una perspectiva latinoamericana. *Perspectivas urbanas/Urban perspectives*, 1. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/20>
- Ambrosetti, D., Cvitanic, B., y Matus, D. (2017). Población Obrera Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego: expresión espacial de paternalismo industrial en Punta Arenas. *Revista Sophia Austral*, 18, 111-135. <http://www.sophiaaustral.cl/index.php/shopiaaustral/article/view/53>
- Aymerich, J. (2002). El barrio Yungay y sus funciones particulares. *Polis*, (2). <https://doi.org/10.32735/S0718-6568/2002-N2-157>
- Brito, A. (2015) Viviendas obreras y paternalismo industrial en el Gran Concepción, Chile: la experiencia de la Carbonífera Schwager y la Siderúrgica Huachipato a partir de 1940. En Álvarez, M. A. (Ed.), *Vivienda obrera en la ciudad industrial del siglo XX* (pp.161-168). The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage.
- Brito, A. y Ganter, R. (2015) Cuerpos habitados, espacios modelados: el caso de la siderúrgica Huachipato, 1940. *Historia* 393, (5)1, 11-36. <http://historia396.dynamiclab.cl/index.php/historia396/article/viewFile/56/55>
- Del Pozo, J. (2009). *Historia de América Latina y el Caribe*. Lom.
- Elies, F. (2006). *La atractividad económica de los territorios*. HAL-SHS. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00119640>
- Ferrando, F. (2008). Santiago de Chile: antecedentes demográficos, expansión urbana y conflictos. *Revista de Urbanismo*, (18). <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2008.249>
- Frey, J.-P. (1987). *Société et Urbanistique Patronale* (Thèse d'Etat en Lettres et Sciences Humaines. Université de Paris 10-Nanterre).
- Godoy, M. (2015). Las casas de la empresa: paternalismo industrial y construcción de espacio urbano en Chile. Lota, 1900-1950. *Universum*, 30(1), 115-136. <https://doi.org/10.4067/s0718-23762015000100008>
- Henríquez, R. (2014). *En estado sólido. Políticas y politización de en la construcción estatal Chile 1920-1950*. Ediciones PUC.
- La Junta de Beneficencia en Yungay entra en un periodo de franca actividad. (19 de febrero de 1928). *Acción Comunal*.
- Lefebvre, H. (1975). *De lo rural a lo urbano*. Península.
- Mejía, G. (2013). *La aventura urbana de América Latina*. Mapfre.

- Miranda, Z. (2015). *Historias que pasaron agosto. Quinta Normal en su centenario*. Dhiyo.
- Noticias de la Comuna. (6 de agosto de 1932). *El Esfuerzo*.
- Nuestra palabra. (12 de enero de 1941). *La Comuna*.
- Pizzi, M., Valenzuela, M., y Courtois, J. (2009). *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de circunvalación de Santiago: Testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX*. Universitaria.
- Presentación de los Industriales de la Comuna. (23 de octubre 1927). *Acción Comunal*.
- Proyecto de ordenanza de zonas industriales de Santiago. (Junio de 1935). *Industria*.
- Ramón, A. d. (1985). Estudio de una periferia urbana: Santiago de Chile. 1850-199. *Historia*, 20, 199-289.
- Ramón, A. d. (2000). *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Sudamericana.
- Rinke, S. (2013). *Encuentros con el yanqui: norteamericanización y cambio sociocultural en Chile (1898-1990)*. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Rojas, L., Carvajal, M., y Ortega, A. (Eds.). (2015). *Entre rieles y chimeneas: un recorrido por el barrio obrero y ferroviario San Eugenio*. Andros.
- Romero, J. L. (2008). *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Siglo XXI Editores.
- Roseblatt, K. (1995). Masculinidad y trabajo: el salario familiar y el estado de compromiso. *Proposiciones*, 26, 70-86.
- Russo, C. (2008). Fábrica y localidad. La construcción de la identidad industrial: el caso de la cervecera y maltería Quilmes. *H-industri@*, (2). <https://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/478>
- Russo, C. (2011). Fábrica y territorio: un caso al sur de la región metropolitana de Buenos Aires. *Investigaciones de Historia Económica*, 3(7), 369-379. <https://doi.org/10.1016/j.ihe.2011.02.001>
- Salazar, G. (2014). *Mercaderes, empresarios y capitalistas: Chile, siglo XIX*. Sudamericana.
- Scobie, J. (1991). El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1939. En L. Bethell (Ed.), *Historia de América Latina* (pp. 202-230, vol. 7). Crítica.
- Steger, H. (1978). Metrópolis e ideologías. Síntesis y fragmentación en las grandes aglomeraciones urbanas. En J. Hardoy, R. Morse, y R. Schaedel (Comps.), *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina* (pp. 331-347). Clacso.
- Tapia, V. (2013). El concepto de barrio y el problema de su delimitación: aportes de una aproximación cualitativa y etnográfica. *Bifurcaciones*, 12, 1-12.
- Touraine, A. (1989). *América Latina. Política y sociedad*. Espaca.
- Venegas, H. (2014). Paternalismo industrial y control social. Las experiencias disciplinadoras en la minería del carbón en Chile, Lota y Coronel en la primera mitad del siglo XX. *Amérique Latine Histoire et Mémoire*, (28). <https://doi.org/10.4000/alhim.5099>
- Venegas, H y Morales, D. (2017) Un caso de paternalismo industrial en Tomé: familia, espacio urbano y sociabilidad de los obreros textiles (1920-1940). *Historia*, 50, 273-302. <https://doi.org/10.4067/S0717-71942017000100010>
- Venegas, H. y Morales, D. (2019) Trayectorias de vida y paternalismo industrial: la compañía carbonífera e industrial de Lota, Chile 1920-1950. *Historia* 396, 2, 309-340. <http://www.historia396.cl/index.php/historia396/article/view/365/165>
- Venegas, H., Morales, D., y Videla, E. (2016). Trabajar en la fábrica, vivir en el barrio: intervención social de la empresa en Chile, 1930-1960. *Revista Contribuciones Científicas y Tecnológicas*. 41(2), 27-35. <http://>

[revistas.usach.cl/ojs/index.php/contribuciones/article/view/2810/2553](http://revistas.usach.cl/ojs/index.php/contribuciones/article/view/2810/2553)

- Vergara, A. (2013). Paternalismo industrial, empresa extranjera y campamentos mineros en América Latina: un esfuerzo de historia laboral y transnacional. *Avances del Cesor*, (10), 113-118. <https://doi.org/10.35305/ac.v10i10.443>
- Walter, R. J. (2005). *Politics and urban growth in Santiago, Chile 1891-1941*. Stanford Press.
- Williamson, E. (2013). *Historia de América Latina*. Fondo de Cultura Económica.
- Yáñez, J. C. (2003). *Estado, consenso y crisis social. El espacio público en Chile 1900-1920*. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Yáñez, J. C. (2008). *La intervención social en Chile y el nacimiento de la sociedad salarial 1907-1932*. RIL, 2008.
- Zárate, M. S. (2015). Parto, crianza y pobreza en Chile. En R. Sagredo y C. Gazmuri (Eds.), *Historia de la vida privada en Chile. El Chile contemporáneo. De 1925 a nuestros días*, (pp. 13-47 tomo III). Taurus.

# revista invi



**Revista INVI** es una publicación periódica, editada por el Instituto de la Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, creada en 1986 con el nombre de Boletín INVI. Es una revista académica con cobertura internacional que difunde los avances en el conocimiento sobre la vivienda, el hábitat residencial, los modos de vida y los estudios territoriales. Revista INVI publica contribuciones originales en español, inglés y portugués, privilegiando aquellas que proponen enfoques inter y multidisciplinares y que son resultado de investigaciones con financiamiento y patrocinio institucional. Se busca, con ello, contribuir al desarrollo del conocimiento científico sobre la vivienda, el hábitat y el territorio y aportar al debate público con publicaciones del más alto nivel académico.

**Directora:** Dra. Mariela Gaete Reyes, Universidad de Chile, Chile

**Editor:** Dr. Luis Campos Medina, Universidad de Chile, Chile.

**Editores asociados:** Dr. Gabriel Felmer, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Walter Imilan, Universidad de Chile, Chile.

**Coordinadora editorial:** Sandra Rivera, Universidad de Chile, Chile.

**Asistente editorial:** Katia Venegas, Universidad de Chile, Chile.

## **COMITÉ EDITORIAL:**

Dr. Victor Delgadillo, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México.

Dra. María Mercedes Di Virgilio, CONICET/ IIGG, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Dra. Irene Molina, Uppsala Universitet, Suecia.

Dr. Gonzalo Lautaro Ojeda Ledesma, Universidad de Valparaíso, Chile.

Dra. Suzana Pasternak, Universidade de São Paulo, Brasil.

Dr. Javier Ruiz Sánchez, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Dra. Elke Schlack Fuhrmann, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

Dr. Carlos Alberto Torres Tovar, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.

Sitio web: <http://www.revistainvi.uchile.cl/>

Correo electrónico: [revistainvi@uchilefau.cl](mailto:revistainvi@uchilefau.cl)

Licencia de este artículo: Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0  
Internacional (CC BY-SA 4.0)