



UNIVERSIDAD DE CHILE

Facultad de Ciencias Sociales
Departamento de Antropología

Carrera de Arqueología

**Estación de Ferrocarriles de Melipilla
Diseño y usos de un espacio público industrial**

**Estudiante: Bruno Jiménez Belmar
Profesora guía: Flora Vilches Vega**

Agradecimientos

A mi profesora guía, Flora Vilches, por acompañarme en esta ruta compleja, por su paciencia y agudeza en las revisiones y por ayudarme a retornar a los tiempos estudiantiles. Sin ella, sin lugar a dudas, esto no habría sido posible.

A mi familia que siempre está presente, sobre todo a mi madre Juana Belmar Hidalgo, que está hecha de roble como los durmientes. Y por supuesto a mis compañeras, la grande y la pequeña, Camila Cisternas Porras y Amaya Jiménez Cisternas, porque vamos juntas(os).

A mis compañeros de viaje, Miguel Mallea Figueroa, Jairo Sepúlveda Díaz, Alexander San Francisco Araya y Sebastián Venegas Díaz, por tanto cariño, amistad y confianza en el trabajo mutuo.

Y a cada una de las vecinas y vecinos de Melipilla que han colaborado durante años con sus relatos, porque de ellas, ellos y nosotros, trata esta historia.

***A la memoria de mi padre, Bruno Jiménez Rabanal,
el niño que vendía boletos de lotería en la Estación, el viejo que me contó la historia
del tren en Melipilla (1958-2018).***

Índice

1. Resumen.	7
2. Introducción.	8
3. Antecedentes.	10
El tren y su historia. El panorama antes del ramal Santiago-Cartagena.	10
Melipilla: auge y desaparición de una estación intermedia.	11
El estudio material en la Estación y su carácter de espacio público.	13
4. Objetivo General y Objetivos Específicos.	17
5. Marco teórico.	18
Henry Lefebvre y la dialéctica del espacio.	18
5.1 El espacio concebido en el contexto del capitalismo industrial.	19
5.2 Espacio público vivido y percibido.	20
6. Metodología.	23
6.1 Caracterización del diseño y construcción formal de la Estación de Melipilla, con especial atención al espacio público.	23
6.2 Caracterización del uso público de la Estación (en su condición de estación intermedia).	24
6.3 Comparar diseño formal versus uso público de la Estación de Melipilla.	27
7. Resultados	28
7.1 Diseño Formal de la Estación de Melipilla. Condiciones determinantes desde la planta arquitectónica.	28
Necesidad de una vía férrea Puerto-Capital desde la visión país.	28
La Estación y su lugar en el pueblo.	30
Configuración del paño ferroviario y nuevas materialidades.	33
Andén principal o de pasajeros.	37
Edificio de Pasajeros.	39
Cabina de Señales.	42
Bodega.	43
Andén Central.	45
Vías férreas.	46
7.2 Análisis de la Percepción y su determinación en el uso del espacio público.	47
Análisis de Movilidad.	48
Análisis Gamma.	51
Análisis de Percepción Visual.	54

7.3 Recopilación histórica. Significancia de la Estación en la esfera pública.	64
La llegada del tren. Noticia de último minuto.	64
El viaje a la playa. Melipilla como estación intermedia.	66
El barrio estación en el eje Vicuña Mackenna.	69
La Estación como articuladora de una red de comunidades.	73
El fin de la Estación: desaparición de un espacio público.	77
7.4 Levantamiento Antropológico.	80
Relatos de funcionarios de EFE y familiares que vivieron en la Estación.	81
Recuerdos desde los trabajos asociados a la pasada del tren, externos a EFE.	85
La memoria desde los usuarios(as) del ferrocarril y sus servicios.	87
8. Discusión. Contrastando fuentes multidimensionales.	91
8.1. Las determinaciones materiales y el contraste con los relatos y la prensa.	93
La importancia del acceso y su explanada.	93
La centralidad del edificio de pasajeros y la funcionalidad del tren como referentes.	94
8.2. El espacio público y su naturaleza política.	97
8.3 Limitaciones y Proyecciones	99
9. Conclusiones	102
10. Referencias bibliográficas	104
11. Anexos	109

Índice de figuras

Figura 1. Tramo de la Estación de Melipilla en el camino de cintura proyectado.	31
Figura 2. Perspectiva aérea de los terrenos originales de ferrocarriles.	31
Figura 3. Mapa de crecimiento demográfico de la ciudad de Melipilla.	32
Figura 4. Ubicación de los terrenos de EFE y vía férrea.	33
Figura 5. Planta General del recinto ferroviario.	36
Figura 6. Vista general del andén de pasajeros.	39
Figura 7. Detalle del perfil de baldosa decorada.	39
Figura 8. Patrón de distribución del mosaico hidráulico en la Estación de Melipilla.	39
Figura 9. Baldosa tipo “chocolate” en la Estación.	39
Figura 10. Planta actual del edificio de pasajeros.	41
Figura 11. Planta original del edificio de pasajeros.	42
Figura 12. Situación actual y original cabina de señales.	43
Figura 13. Situación actual de la bodega.	44
Figura 14. Bodega tipo, tramo Melipilla-Cartagena.	45
Figura 15. Vista general del andén central.	46
Figura 16. Perspectiva vías férreas.	47
Figura 17. Perspectiva de las vías de oriente a poniente.	47
Figura 18. Vista de detalle de una de las vías en desuso.	47
Figura 19. Planta con la representación de la circulación en el espacio público de la Estación.	49
Figura 20. Planta con la representación del Análisis Gamma.	51
Figura 21. Izamiento de la bandera.	53
Figura 22. Planta con la visibilidad desde el acceso a la Estación.	56
Figura 23. Vista desde Av. Vicuña Mackenna hacia el interior EFE.	58
Figura 24. Nancy Frings en la Estación. Explanada de acceso.	58
Figura 25. Planta de visibilidad desde pasillo poniente del edificio de pasajeros.	59
Figura 26. Planta de visibilidad desde el andén principal, sector poniente.	60
Figura 27. Niño en el segmento poniente del andén de pasajeros.	60
Figura 28. Planta de visibilidad desde el andén principal, sector central.	62
Figura 29. Vista desde el andén de pasajeros hacia el oriente.	63
Figura 30. Planta de visibilidad desde el andén principal sector oriente.	63
Figura 31. Perspectiva desde el segundo nivel de la cabina de señales.	64
Figura 32. Tabla de precios del viaje Santiago-Cartagena.	69
Figura 33. Noticia aparecida en <i>El Labrador</i> , dando cuenta de que el Orfeón Municipal no tocó como de costumbre.	74
Figura 34. Mapa rutero aparecido en la Guía Turística de Chile, de EFE, año 1966.	76
Figura 35. Calles mencionadas por Héctor Muñoz como referentes para delimitar sectores de comercio.	88
Figura 36. “Mapa de calor” con la cantidad de referencias a cada uno de los lugares que componen el espacio público.	92
Figura 37. Superposición plano original; mapa de visibilidad; “mapa de calor”.	96
Figura 38. Superposición plano original; mapa de circulación y permeabilidad; “mapa de	

calor”.	96
Figura 39. Perspectivas de la Estación de Melipilla.	98

Índice de Tablas

Tabla 1 Cantidad de referencias a cada uno de los lugares que componen el espacio público en la Estación.	92
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

1. Resumen.

La Estación de ferrocarriles de Melipilla data del año 1893, época en la que el pueblo se movía a ritmo de carretas. Su llegada significó un impacto social gravitante, en términos de configuración urbana y de relaciones comunitarias a diversa escala. Con esta revolución de la velocidad, las fronteras de Melipilla se ampliaron como nunca antes.

En este contexto se va configurando un espacio socialmente significativo, un ámbito de actividad pública. El lugar aparece como un espacio de encuentro, en una dinámica singular marcada por el paso de miles de viajeros(as) hacia las playas del litoral central. En estos momentos, siendo Melipilla la principal parada intermedia entre la capital y Cartagena, se sitúa la presente investigación.

Desde las ideas de Henry Lefebvre sobre la *Construcción Social del Espacio* y el levantamiento de distintas fuentes de información, a saber, análisis arquitectónico formal, análisis sobre la percepción de estar y recorrer el lugar, revisión de documentos de la época y recopilación de testimonios de quienes dieron vida a esta historia, se pretende dar cuenta de la configuración del espacio público en la Estación, evaluando aquellos usos esperados según la planta arquitectónica y también los menos previstos.

El recinto emerge como un espacio complejo de actividad colectiva, superando la funcionalidad de transporte de una estación de paso.

Palabras clave: Estación de ferrocarriles de Melipilla, construcción social del espacio, diseño y usos del espacio público.

2. Introducción.

La Estación de Melipilla registra su inicio de operación durante la última década del siglo XIX, en el contexto del ferrocarril Santiago-Melipilla, cuyo objetivo principal era descongestionar la ruta que unía, hasta ese momento, la capital de Chile con el puerto de Valparaíso. A pesar de que la Estación aparece originalmente como el punto final de la vía, en pleno valle, el interés de fondo era poder llegar con una ruta alternativa hacia el mar. Por ello, durante los primeros años de funcionamiento, no fueron pocas las pugnas por resolver si el tren seguiría hacia el norte, tratando de empalmar con el ferrocarril de Valparaíso, o bien directo al poniente, lo que demandaría la construcción de un nuevo puerto. Finalmente ocurrió esto último, apareciendo San Antonio como el flamante embarcadero, esto por el año 1913. A partir de ese momento, e incluso algunos años antes, la Estación de Melipilla será el punto intermedio más importante en la ruta. Luego, con el tren llegando hasta Cartagena, lo que significó una masificación en el acceso a esta parte del litoral, la Estación se erige como ícono del viaje a la playa, marcando la historia y recuerdos sobre el lugar.

El soporte material concreto objeto de la presente investigación, corresponde al espacio público de la Estación de Melipilla, hoy un lugar en ruinas en medio de la ciudad. Hablamos principalmente de su pasillo de acceso y del andén de pasajeros, ubicados por el costado poniente y norte del edificio principal, respectivamente. A su vez, se describirán aquellas construcciones que forman parte del entorno público, y que aunque no hayan tenido un uso directo por parte de la comunidad usuaria del tren, en tanto ámbitos de trabajo propios de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), sí tuvieron un impacto visual relevante en el espacio percibido por la población en general. Nos referimos al propio edificio de pasajeros, a la bodega, la cabina de señales, al andén central y también las vías férreas. Por su parte, a lo largo del análisis aparecerán nuevos sectores, no detectados en la reconstrucción planimétrica formal, pero que serán importantes a la hora de imaginar la diversidad de usos de un espacio público como este. El acceso a los terrenos de EFE y la distancia desde este punto respecto al edificio principal, serán claves para la configuración de dichos espacios.

Desde un análisis espacial de la Estación y atendiendo a la pregunta por el uso público, además de la materialidad del recinto, también se considerarán fuentes documentales y orales. Según adelantamos, en el primer caso se realiza un levantamiento formal, estableciendo componentes constructivos y la distribución de estructuras al interior de los terrenos de EFE, buscando con ello describir la arquitectura del lugar, en específico, aquella existente hacia mediados del siglo XX, momento en que la Estación estuvo activa como principal parada intermedia en el ramal Santiago-Cartagena. Pero además, se considera la realización de un Análisis de la Percepción, estableciendo las determinaciones de circulación y visuales generadas por el espacio construido. Como veremos, la lógica capitalista industrial, con su optimización del tiempo y del espacio, determina el despliegue material, lo que a su vez condiciona las acciones de las personas en el recinto.

Por su parte, para el análisis documental se revisarán fuentes primarias y secundarias, destacando en el primer caso la recopilación de prensa de la época y documentos oficiales del MOP y de EFE, y en el segundo, la revisión de libros de historia local y datos levantados a partir de investigación previa. Con esto se genera un relato histórico sobre la vida del tren y su estación, con énfasis en sus momentos como estación intermedia. El problema del ámbito público aparecerá sobre todo en relación a su importancia en la entrega de servicios, su impacto urbano en la ciudad y también como nuevo centro social. Así mismo, revisaremos su cambiante relevancia en la política pública del transporte, cuya última época dejará en el olvido el haber sido ícono de progreso para el Chile de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, pasando a un abandono casi absoluto en tiempos de la dictadura de Pinochet.

La información antropológica en tanto, se recoge a partir del testimonio de las personas que conocieron el tren en funcionamiento, relatos marcados por la memoria de su desaparición, entre la década del setenta y ochenta del siglo pasado. A partir de sus historias consignamos la importancia de la Estación en el recuerdo colectivo, como un lugar que sobrepasó el interés por el transporte, convirtiéndose en una verdadera plaza pública para la comunidad, destacando su perfil comercial.

Así y desde las ideas de Henry Lefebvre sobre la *Construcción Social del Espacio*, se evalúan tres esferas generales para entender a la Estación como lugar público: El *espacio concebido*, el *espacio vivido* y el *espacio percibido*. A partir de estos conceptos se realizan contrapuntos con las diversas fuentes revisadas, identificando en el campo de la historia documental así como en los relatos, aspectos cercanos a la idea de grupo, en cuanto a la aparición de la Estación como espacio compartido, como un *espacio vivido*. Por su parte, con la descripción arquitectónica formal de la Estación, que viene a suplir de algún modo la imposibilidad de contar con los planos originales, abordamos la noción de espacio abstracto, pensado o *concebido*, desde el capitalismo y su perfil industrial. Para finalmente evaluar el *espacio percibido*, a partir de los análisis de movilidad y percepción visual, acercándonos a una comprensión sobre el estar ahí, en virtud de las condiciones materiales que estructuran el paisaje.

3. Antecedentes.

El tren y su historia. El panorama antes del ramal Santiago-Cartagena.

De los múltiples inventos que surgen con la Revolución Industrial, el ferrocarril es uno de los más importantes y relucientes. Numerosas locomotoras protagonizaron la era de las máquinas, conquistando la vida moderna europea y a la vez sosteniendo el desarrollo del primigenio capitalismo industrial. Las pioneras locomotoras británicas de Trevithick, Hendley, Hackworth o Stephenson comenzaron a ganar terreno a inicios de 1800, sobre todo gracias al fuerte desarrollo minero de la época, haciendo su utilización cada vez más extensiva a partir de la conexión de áreas de explotación y zonas industriales (Thomson y Angerstein, 2000). Posteriormente se masificaron para su utilización en el transporte de pasajeros, aunque por ser hasta ese entonces desconocidas, no ganarían inmediatamente la confianza de industriales, políticos ni de la prensa (Alliende, 1993). A pesar de todo, los ferrocarriles se van extendiendo. Estados Unidos, Francia y Alemania, son los primeros en seguir a Gran Bretaña. En Latinoamérica en tanto, su llegada tuvo relación con la explotación europea de las colonias¹, jugando un rol clave en el acercamiento de la producción de localidades interiores hacia la costa, es decir, hacia los puertos de embarque (Thomson y Angerstein, 2000).

En Chile, el primer ferrocarril construido, que unió 81 kilómetros de Copiapó a Caldera, se debió a la explotación privada de la mina de plata de Chañarcillo, permitiendo el transporte del mineral hasta el puerto de Caldera. Este ferrocarril se inauguró en 1851 y su locomotora, *La Copiapó*, fue fabricada por la empresa *Norris Brothers* de Filadelfia (Thomson y Angerstein, 2000). Interesante es destacar que esta primera vía y su maquinaria dependió de la participación de capitalistas extranjeros y nacionales, con una relativa participación estatal (Jiménez et. al. 2012). El ferrocarril de Santiago a Valparaíso fue otro de los grandes avances en materia de transporte en Chile. En 1849, el empresario naviero William Wheelwright, el mismo que concretó la construcción del ferrocarril en Copiapó, logra la concesión del Estado para su construcción (Meiggs, 1863). Entre los encargados de dicha labor se encontraba el italiano Hilario Pulini, quien concluyó que esta debía franquear por la zona agrícola del valle de Aconcagua, pasando por Quillota. Luego de esto surgió Melipilla como segunda opción para el trazado de las vías, retrasándose la decisión. A juicio de Campbell, ingeniero que había realizado estudios posteriores de factibilidad de ambas vías, la mejor opción era la primera, iniciándose su construcción el año 1852. Más tarde aparece otra de las grandes obras ferroviarias, *El longitudinal* del norte, impulsado por José Manuel Balmaceda y cuya construcción se inició el año 1888 desde Calera, levantándose como el principal medio de transporte para unificar los nuevos territorios anexados como consecuencia de la Guerra del Pacífico (Jiménez et. al. 2012).

¹ El primero se construyó en Cuba, el año 1837 (Thomson y Angerstein, 2000).

A diferencia de países vecinos, en Chile la inversión estatal en las vías férreas fue alcanzando importancia rápidamente, gracias a la conformación de EFE el año 1884. El proceso se profundizaría sistemáticamente, radicalizándose en los años sesenta del siguiente siglo con la nacionalización del sistema, destacando una orientación social de las políticas públicas para sostener ramales ya desechados por el interés privado (Thomson y Angerstein, 2000).

El caso melipillano tiene sus primeros antecedentes en una de las obras ferroviarias más significativas a nivel país, el anteriormente referido tren Santiago-Valparaíso, apareciendo como ruta alternativa debido a su alta congestión. La historia de los nuevos rieles se situará junto al río Maipo, siendo la Estación de Melipilla en un principio, su punto terminal, para en definitiva convertirse en la parada intermedia principal en este nuevo recorrido hacia la costa.

Melipilla: auge y desaparición de una estación intermedia.

Melipilla es una ciudad ubicada justo a medio camino entre la capital y los principales puertos del país. Esta condición ha marcado su carácter de ciudad al paso, especialmente desde la llegada del tren en 1893.

Desde la historiografía podemos tomar ciertos datos para esbozar el contexto de la aparición y puesta en marcha de la Estación, en especial del trabajo académico de Jaime Rosenblitt (1990), quien a partir de una revisión acuciosa del nacimiento de la vía Santiago-Melipilla, aporta insumos relevantes para su comprensión. Por su parte, notas de prensa, estadísticas de EFE, así como algunos elementos más anecdóticos de revisiones históricas locales, aparecen como datos puntuales y no sistematizados desde la historiografía formal. Además, contamos con ciertos antecedentes específicos del recinto, provenientes de un expediente técnico patrimonial, cuyo levantamiento estuvo marcado por la necesidad descriptiva del estado de conservación actual, junto con un enfoque antropológico orientado a la valoración de la memoria local en torno a su estación (Jiménez et. al. 2012). Todos estos elementos servirán para situar el contexto histórico del recinto en su condición internodal.

Partamos entonces por referirnos al proyecto del ferrocarril a Melipilla, cuya emergencia tiene que ver con la descongestión del colapsado tren de Valparaíso a Santiago, debido a la incapacidad de éste para transportar carga y la consecuente acumulación de mercaderías en sus bodegas, condición que hacía imperiosa una solución. Sería la sección Santiago-Melipilla la primera etapa de una vía mayor, aquella que eventualmente debería empalmar en Quilpué con los rieles que unían la capital y el puerto. El trazado definitivo proyectado incluiría a las estaciones de Lo Espejo, Malloco, Talagante, El Monte y Melipilla, esta última como estación terminal, siempre a la espera de resolver por dónde enlazar el último tramo hacia el mar. Para la ejecución de la obra, en octubre de 1888 fue contratado el sindicato estadounidense *North & South American*

*Construction Company (N&SACC)*², bajo la inspección fiscal encabezada por el ingeniero Juan Emilio Mujica (Jiménez et. al. 2012; Rosenblitt, 1990). Dicho sindicato sería incapaz de cumplir el contrato de obra, siendo la propia Dirección General de Obras la que enfrentaría por su cuenta la tarea de continuar los trabajos, proceso nuevamente truncado una vez acaecida la Guerra Civil del 91. Finalmente, en agosto de 1893 y debido a la importancia estratégica del ramal, la construcción llegaría a concretarse, aunque con un retraso de casi dos años y un costo superior a los 3.000.000 de pesos oro, prácticamente el doble de lo proyectado (Jiménez et. al. 2012). Se levantaba así la primera estación de ferrocarriles en el pueblo, en la entrada norte y con acceso directo desde la arteria principal, por entonces conocida aún como *Camino Real* (actual Avenida Vicuña Mackenna) articulando un nuevo foco urbano en torno a este espacio y trasladando la actividad social desde la plaza principal a sus andenes (Bustos, 2010).

La velocidad del tren y su enorme capacidad de transporte traen consigo un cambio generalizado para toda la comunidad local, iniciándose un movimiento poblacional inusitado hacia y desde la capital, así como al puerto de San Antonio y Cartagena posteriormente. Si bien el tren significó una transformación permanente en el modo de vida para muchas(os), sin duda, la mayor actividad en la Estación ocurría durante las cálidas jornadas veraniegas en época de vacaciones, obligando incluso a realizar cambios por la temporada, entre ellos el aumento de las salidas de trenes desde Alameda. A esto se suman partidas que se realizaron desde Rancagua, aprovechando el ramal que unía Paine con Talagante (Jiménez et. al. 2012) y las frecuentes salidas especiales, organizadas por determinadas agrupaciones como sindicatos o escuelas, las que se acordaban directamente con la empresa de ferrocarriles, generando así un aumento mayor en el flujo de pasajeros habitual (*El Labrador*, 1923). Probablemente, la masificación del uso de este ramal tuvo como consecuencia la metamorfosis de balnearios como Cartagena, que de un carácter reconocidamente aristocrático a inicios del siglo XX, pasó a uno marcadamente popular hacia la segunda mitad, carácter que mantiene hasta nuestros días.

Será en la década de los 60's cuando los viajes en tren a nivel nacional aumenten significativamente, manteniendo un fuerte incremento hasta 1973 (EFE, 1973). Melipilla recibió en aquel año más de 40 mil usuarios contabilizados en sus boleterías, cifras cercanas a las estaciones terminales de San Antonio y Cartagena. Lo anterior refleja la relevancia del recinto dentro del ramal, en su condición de principal estación intermedia.

Sin embargo, las cifras de pasajeros descendieron drásticamente a partir de los primeros meses de la dictadura cívico-militar, llegando a niveles casi nulos para fines de

² Desde la construcción del ferrocarril de Copiapó a Caldera, muchos empresarios, fundamentalmente los asociados al salitre y al carbón, vieron en las locomotoras una herramienta para aumentar sus producciones. Su demanda generó una competencia entre fabricantes ingleses y norteamericanos por cuál de ellas debía utilizarse en Sudamérica, siendo estas últimas las que mejor se adaptaron a las condiciones locales, por ser más rústicas y robustas que las británicas, que requerían mayor mantenimiento y mejores terminaciones de las vías (Thomson, I. 2002).

los 70's (EFE, 1979). Aunque la Estación de Melipilla fue una de las que mostró mayor resistencia, con un flujo menor de pasajeros hasta 1987 y con un tren de carga privatizado y en uso hasta la fecha, la suerte ya estaba echada para el sistema ferroviario. En paralelo no olvidemos el auge sin precedentes que tuvo el transporte de buses y camiones en aquella época, dos de los gremios más favorecidos por Augusto Pinochet y para quienes el tren sólo podía representar amenazas en el floreciente mercado por carreteras (Jiménez et. al. 2012).

Desde su posición equidistante, la ciudad y su estación fueron testigos permanentes de esa historia. La consecuencia material es hoy una ruina urbana casi invisible, lejos del hito que significó durante su época de gloria.

El estudio material en la Estación y su carácter de espacio público.

A pesar de su importancia histórica, debido a la relevancia social y económica de antaño, la Estación de Melipilla no ha despertado hasta ahora un interés por investigar su configuración espacial, ni tampoco lo relativo al espacio público. Un levantamiento de estas características, pensamos, aporta datos relevantes para comprender el impacto de la instalación y operación de un ícono de la revolución industrial, en lugares a ritmo de pueblo como el Melipilla de 1893.

Desde la arqueología contamos sólo con dos antecedentes directos enfocados en el estudio de la Estación propiamente tal. Uno está asociado a estudios de impacto ambiental para el proyecto de Metrotrén Santiago-Melipilla y el otro, a un levantamiento de expediente técnico para el Consejo de Monumentos Nacionales. El primero informa de la ejecución de pozos de sondeo necesarios para profundizar la Línea de Base Ambiental del componente patrimonial. Los resultados de esta prospección fueron nulos en la recuperación de materiales históricos, situación que podría explicarse en gran medida por la disposición de las unidades, ubicadas en zonas de remoción y relleno subactual. El área de caracterización coincidió con antiguos sectores de viviendas de EFE, hoy inexistentes y alteradas por las referidas plataformas de relleno, y con una franja utilizada sólo recientemente como vía de tránsito peatonal (Riveros, com. pers.³). El expediente técnico en tanto (Jiménez et. al. 2012), ofrece datos de aquello que aún se conserva del espacio ferroviario en Melipilla, operando como base principal de información en la presente investigación. A partir de un levantamiento arquitectónico inicial, dicho expediente logra identificar el área administrativa, con algunos de los muros de ladrillo aún en pie de la antigua casa del jefe de estación, recinto que albergaba también al edificio de pasajeros, con las oficinas principales y boleterías. Así mismo, e inmediatamente al oriente, se conserva el primer nivel de la cabina de señales, estructura robusta de hormigón armado que nos recuerda uno de los primeros usos de esta materialidad en la ciudad, reflejo de un tipo constructivo industrial casi desconocido a la

³ Riveros, R. 2017. Comentarios acerca de los sondeos arqueológicos realizados en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, para las nuevas estaciones del Metrotrén.

fecha de su irrupción. A lo anterior se suman los dos andenes de concreto con algunos fragmentos de las primeras baldosas decorativas, entremezcladas con otras de momentos posteriores, elementos lineales que junto a las vías orientan la organización interna del espacio total. Por último el zócalo de las bodegas, rectángulo emplazado al otro lado de las vías y al norte del edificio de pasajeros, cuya altura actual de cerca de un metro contrasta con la otrora enorme elevación en madera y ladrillo. A la mención de sus estructuras principales sumemos el efecto de la actividad reciente, con la observación de basura de diversa índole por el uso irregular como microvertedero del sector de bodegas y un sendero peatonal de uso intensivo en el sector oriente, que hoy une el casco histórico de la ciudad con poblaciones al norte del recinto, sector agrícola en época del tren.

Un levantamiento similar, especialmente en lo referido a la arquitectura, proviene desde Argentina, abordando la comprensión de los recintos ferroviarios desde una mirada total en tanto sistema de transporte. Mónica Ferrari (2011) señala que la articulación del espacio consta de una serie de estructuras dispuestas en un plano rectangular, definido por las vías y el movimiento del tren, observando al edificio de pasajeros, cabina de señales, bodegas, viviendas, corrales, entre otros, conectados funcionalmente en un eje lineal, a partir de una lógica funcional, más ingenieril que arquitectónica. De ahí que la noción de *cuadro* aplique a la perfección en este paño ferroviario, un conjunto de construcciones operando en un espacio claramente delimitado y comprensible en sí mismo, aunque gravitante en la esfera urbana local. Lo anterior sintetiza con claridad lo observado en Melipilla, de acuerdo a los datos disponibles desde el expediente técnico (Jiménez et. al. 2012).

La información referencial que aparece en este tipo de levantamientos, puede ser complementada con otras experiencias nacionales e internacionales, que permitirán una comprensión más amplia de estas ruinas ferroviarias y sus estaciones. Intentamos avanzar más allá de la configuración formal de las mismas, hacia la pesquisa por los usos concretos de sus recintos, donde lo público les otorga un carácter distintivo, hasta el punto de ser consideradas como la tecnología más pública del desarrollo industrial del siglo XIX (Palmer y Orange, 2016).

En el país destacamos los aportes de Araneda y colaboradores(as) (2012), quienes además de los levantamientos planimétricos realizados en la Estación de Quillota, similar a lo señalado por Ferrari en Argentina, dan luces acerca de ciertos usos distinguibles internamente en las estaciones. Sería el edificio de pasajeros aquel destinado al uso público, a la actividad formalmente proyectada para los fines de atención al usuario, restringiéndose el resto de las estructuras a un manejo interno, asociado al control y gestión de la actividad de transporte. De igual forma, algunos arquitectos describen al edificio de pasajeros como el único abierto a la innovación en el estricto diseño serial, pudiendo encontrar aquí rasgos de la arquitectura local, un recinto distintivo en el paisaje, un hito reconocible en el tramado urbano y la cara visible de la ciudad para los viajeros (Borja, 1998; Mallea, 2009).

Del extranjero, los principales avances de la arqueología provienen desde Inglaterra, cuna de los ferrocarriles y foco de investigaciones interesadas en los vestigios del capitalismo industrial, teniendo a las estaciones como arquitectura referencial (Palmer y Orange, 2016). Los temas más trabajados giran en torno a dos ejes principales: descripción/caracterización de recintos y empeños conservacionistas (Rees, Jarman y Gwyn, 2010). El primero guarda en parte relación con la necesidad de posicionar la rama industrial de la arqueología histórica, a partir de la generación de una base de datos robusta. Destacan entonces los esfuerzos por identificar con precisión y detalle los componentes del sistema ferroviario, así como su secuencia ocupacional a partir de la metodología de excavación arqueológica, integrando nuevos datos además de la arquitectura y distribución espacial de recintos (Wood, 2010). En un grado más avanzado de interpretación, se analizan los tipos tecnológicos a la luz de los desarrollos sociales y políticos de la época, considerando algunos factores causales para explicar el predominio de uno u otro modo de operación de los ferrocarriles, por ejemplo, los cambios desde las primeras máquinas a vapor hacia los trenes a diésel, o la persistencia de viejas tecnologías asociadas a los recursos disponibles en cada lugar (Nevell, 2010). Desde una mirada contextual al espacio-ciudad, la problemática del urbanismo viene aportando a una comprensión más amplia, respecto a los impactos del tren en aquellas localidades que hasta entonces sólo sabían de carretas y modos de vida netamente rurales. La arqueología se ha hecho cargo de explicar los orígenes de estos nuevos focos urbanos en torno a las estaciones, así como fenómenos de migración poblacional propiciados por la velocidad y capacidad de carga del tren (Gwyn, 2010; Barry, 2010). Este último aspecto nos lleva a pensar en el contexto histórico del tren a Melipilla, de su impacto en el tramado del pueblo y de las actividades que propició, más allá del transporte, destacando principalmente su rol como espacio comunitario, abierto al uso público. Los esfuerzos conservacionistas, en tanto, se asocian con la injerencia protagonista de las comunidades interesadas en la protección de estos edificios desde una perspectiva patrimonial, ahondando sobre todo en elementos descriptivos que justifiquen su preservación (Rees, Jarman y Gwyn, 2010).

De acuerdo a este panorama, la presente investigación se interesa en profundizar en ciertas características relacionadas con el perfil público de una estación, las que pensamos, materialmente sobrepasan la sola consideración del edificio de pasajeros. Su organización, funcionamiento y el uso de sus espacios, la constituyen como un lugar que se relaciona con otros puntos de la ciudad, lo que aumenta su carácter colectivo y complejiza al mismo tiempo su configuración espacial interna. En su composición material aparecen elementos clave, como su naturaleza de espacio abierto (junto a los cubiertos, propios de la administración), tratamiento de fachadas y pavimentos, además de un acceso generalmente no controlado, a pesar de su separación formal respecto al exterior. El público transita, permanece y utiliza estos lugares tal como otros espacios urbanos, produciéndose también la cita y el encuentro, dando cuerpo a una vida colectiva densa en un lugar formalmente de paso (Jiménez et. al. 2012).

A partir de lo anterior, es posible señalar cierto vacío en la historia de la investigación en este tipo de recintos, del que la arqueología bien puede hacerse cargo. Éste dice relación con la pesquisa de las actividades públicas y el registro material de los usos concretos que se le dieron a estos espacios, tomando en cuenta las determinaciones físicas del entorno. Así como la disciplina ha podido avanzar en la caracterización formal de las estaciones, o en las diferencias tecnológicas de acuerdo a los contextos históricos, o incluso en los impactos urbanos y transformaciones sociales que genera la llegada del tren a zonas rurales, queda aún por reconocer **cómo se despliega el uso público efectivo de estos lugares y su relación con el espacio formalmente construido**, en este caso, propio de una racionalidad europeizante (Ferrari, 2011).

4. Objetivo General y Objetivos Específicos.

La Estación de Melipilla se erigió como uno de los hitos dentro de la comuna, más allá de su función de transporte. La infraestructura ingenieril se incorporó al poblado mediante la arquitectura de la casa del jefe de estación o edificio de pasajeros, siguiendo un patrón operativo prediseñado. La Estación vino a representar una nueva porción dentro del pueblo y concentró una parte importante de la actividad pública del siglo XX. Abordar el contraste entre dicho espacio ferroviario construido versus los usos conocidos a partir de distintas fuentes de información, fue clave para dar cuenta del **Objetivo General** de la memoria, a saber, llegar a **comprender la configuración y articulación del espacio público en la Estación de Melipilla**, respondiendo para ello a **tres Objetivos Específicos**:

- Caracterizar el diseño formal de la Estación de Melipilla, con especial atención al espacio público, es decir, a aquellas estructuras destinadas oficialmente para tal fin, como los pasillos de acceso y andén de pasajeros. Hablamos acá del espacio concebido desde el plano y su expresión constructiva formal.
- Caracterizar el uso público de la Estación (en su condición de estación intermedia), profundizando en el despliegue concreto de las actividades dentro del recinto y en la historia y memoria compartida sobre el lugar. Nos referimos al espacio percibido por parte de las personas y también vivido de manera colectiva.
- Y como dijimos, comparar ambos componentes, el Diseño y su expresión constructiva formal, versus el Uso público de la Estación.

5. Marco teórico.

Henry Lefebvre y la dialéctica del espacio.

Para la comprensión del concepto de espacio y así avanzar en su delimitación al orden de lo público, tomamos como guía los aportes realizados por el sociólogo urbano Henry Lefebvre, en particular su concepción de la *dialéctica del espacio*, entendiéndolo como ambiente físico, social y mental (Lefebvre, 2013). A partir de lo anterior, se definen tres dimensiones particulares del espacio, que existen en interacción y que se articulan en función de los modos de producción y momento histórico de cada sociedad, en un juego tenso que explicaría el modo en cómo se construye el espacio social en cuestión (Peña, 2011). Por eso es que la consideración del recinto Estación atiende a los siguientes elementos: 1) recinto construido desde la lógica capitalista (*Representación del espacio o Espacio concebido*), 2) habitado local y colectivamente como espacio público normado (*Espacio de representación o Espacio vivido*) y 3) cargado de usos específicos por parte de quienes lo recorrieron (*Prácticas espaciales o Espacio percibido*).

Consideremos estas tres dimensiones definidas originalmente por Lefebvre, complementadas con algunos avances desde la psicología:

a) Representaciones del espacio/Espacio concebido: Es el espacio abstracto, que suele representarse en forma de mapas y planos. Está ligado directamente con las relaciones de producción existentes en una sociedad y al orden en el que estas relaciones se imponen. Se trata del **espacio concebido**, mental, cuya determinación ostentan los grupos dominantes, a partir de una imposición ideológica, en este caso, asociada a la homogenización capitalista.

b) Espacio de representación/Espacio vivido: Es el espacio experimentado por sus habitantes y usuarios a través de una compleja amalgama de símbolos e imágenes. **Es el espacio vivido e imaginado.** Ahora bien, es al mismo tiempo un espacio dominado y experimentado de forma pasiva por la gente, existiendo sin embargo la posibilidad de resistencia. Así pues, sería en esta condición donde podrían reestructurarse las representaciones institucionalizadas, desde un sentido de comunidad, pertenencia y conciencia de sí como grupo (Rodríguez, 2014).

c) Prácticas espaciales/Espacio percibido: Es el espacio que integra las relaciones sociales de producción y reproducción, en especial la división del trabajo, la interacción entre gente de diferentes grupos de edad y género. **Es el espacio percibido** en la práctica cotidiana: sus rutas de paseo, los lugares de encuentro. Es la relación directa con el entorno físico, generándose una identidad de lugar a partir de la dimensión del sí mismo (Rodríguez, 2014).

Como vemos, a pesar de una acción pasiva en el uso del espacio (espacio de representación como espacio dominado), Lefebvre nos habla de la posibilidad de un

espacio opuesto y en lucha contra el ideal abstracto, espacios de la diferencia, con sus contradicciones inherentes y potencial de conflicto, espacios que se convierten para hacer frente a los esfuerzos de homogenización del capitalismo. Y es que el espacio es mucho más que un mero escenario, receptáculo pasivo de la realidad social, es por el contrario un elemento activo en pleno derecho. No se puede concebir de manera aislada o quedar estático: es a la vez producto y productor, soporte de las relaciones económicas y sociales (Lefebvre, 1984).

En línea y complemento con esta idea, la arqueología también ha considerado el análisis material del espacio atendiendo al contexto político y económico de la sociedad que lo genera, así como en relación a los usos concretos de los lugares y sus complejidades. En primer lugar, volvamos a la consideración del espacio construido, a la arquitectura en específico, como un sistema de significados legitimados históricamente, y como lugares asociados a la constitución de la sociedad toda, cultura material cargada y comunicante de sentidos (Acuto, 2008; Beaudry, et. al. 2007; McGuire, 2008; Zarankin, 1999; Zarankin, et. al. 2011). Son lugares fundamentales en la definición de las prácticas sociales, pues su materialidad influye al tiempo que es afectada por las acciones de las personas y es justamente el análisis de esta posibilidad en donde la arqueología puede tener algo que decir, respecto a cómo pudo configurarse esta relación (Delle, 2008; Zarankin et. al. 2011). A su vez, a pesar de corresponder a construcciones sociales, los espacios se configuran como realidades materiales altamente operativas, y que al tiempo de responder a épocas y movimientos específicos, tienen la capacidad de dirigir, en tanto dispositivos, las formas de ser y hacer del mundo circundante. En definitiva, no se trata de un problema puramente subjetivo o ideal, es la objetivación misma de esa concepción históricamente definida, una noción estructural y disciplinar del tiempo y el espacio (Harvey, 1994). Su proyección en tanto, se configura como una tecnología política sofisticada, una relación de poder que impone distribución y conductas sobre una multiplicidad de individuos, cada vez con el menor esfuerzo posible, a medida que se incrusta en las maneras de hacer colectivas habituales. Un poder fino, un ejercicio permanente y sutil, casi imperceptible y coherente con su objetivo: más que el poder en sí, aumentar la productividad de sus factores estratégicos (Foucault, 2015).

5.1 El espacio concebido en el contexto del capitalismo industrial.

Con profundas huellas en el modo de ocupar una ciudad, también con la redefinición de los espacios rurales y semiurbanos, asistimos a un siglo XIX cada vez más estricto en el control del tiempo y del espacio, en donde el urbanismo capitalista, como instrumento y estrategia, habría despolitizado al ciudadano por medio de un proceso de disciplinamiento y control social, enfatizando el aislamiento, la velocidad, la comodidad y la linealidad (Lefebvre, 1976). En esta mecánica y repetitiva construcción serial, con la arquitectura ferroviaria como punta de lanza en el tercer mundo, se estaban reproduciendo las principales relaciones de control de la sociedad capitalista industrial, en un espacio ideado y gestionado de forma violenta, silenciosa y eficaz (Lefebvre, 2013). La

Estación de Melipilla representaría así fielmente este proceso, en un contexto por entonces rural y a velocidad de mulas.

Según Harvey (1994) el proceso dominante en el capitalismo se preocupa especialmente en dos factores, la rotación de capitales en el tiempo y la reducción de las barreras espaciales. El primero permite explicar el hecho de que las innovaciones tecnológicas estén orientadas muchas veces a aumentar la velocidad de circulación del capital y acelerar su rotación. El segundo en tanto, nos habla de la necesidad permanente de comprimir el espacio, para que opere cada vez menos como barrera, generando así una constante necesidad de cambios espacio-temporales, una destrucción-creativa, borrando antiguos ritmos y sus soportes materiales. De alguna forma, la llegada del ferrocarril –a Melipilla en nuestro caso– habla de aquello, por ejemplo con la promoción de la actividad agrícola, gracias a la oportunidad de acceder a nuevos mercados a través del eje puerto-capital y a una velocidad inusitada, reduciendo así las restricciones de distancia y acceso a la red de comercio, donde las bodegas de las estaciones vienen a ser el punto de activación de una distribución a gran escala y las vías del tren, el nuevo sistema de conexión entre los pueblos. Su arquitectura, en tanto, mostraría una distribución coherente con este objetivo, espacios llanos y accesibles para la entrada y salida de pasajeros y mercancías. Más en detalle, es posible señalar que el orden concreto que adquiere el espacio ferroviario podría cumplir también con ciertas definiciones trabajadas por Foucault (2015) pensando en el despliegue de la ideología capitalista. Así, el rectángulo de la Estación se presenta como zona ferroviaria acotada y claramente distinguible del entorno (*clausura*), con una distribución precisa de sus espacios, permitiendo el control de cada una de las partes con precisión (*localización elemental*); dicho control viene también asociado a la maximización funcional de los espacios, para hacerlos útiles, dividiendo y articulando los procesos de trabajo según ello, garantizando el correcto desarrollo de las fases de la producción así como la descomposición de cada unidad laboral (*emplazamientos funcionales*) y esa misma articulación define una serie, en la que cada unidad se ubica de acuerdo a su rango, y puede intercambiar su lugar en ese mismo esquema, pudiendo corresponder la casa del jefe de estación, en nuestro caso, a la estructura principal (*ubicación por rango*).

Este encuadre *ad hoc* a las necesidades maximizadoras del sistema, y a los requerimientos de operar de forma efectiva pero sutil, naturalizando los usos del tiempo y del espacio, puede tener un correlato potente en el paño ferroviario de Melipilla, y en general, en aquellos lugares donde la alta estandarización de sus distribuciones internas es una constante.

5.2 Espacio público vivido y percibido.

Que la determinación de las categorías de espacio y tiempo emerja en el contexto de relaciones de poder propias de una sociedad, estrechamente ligadas a los modos de producción y consumo, nos habla de un conflicto latente, por lo mismo, susceptible de transformar. Las edificaciones forman parte de este proceso, producto de una

organización social específica, que imprime en su materialidad indicios de la misma. Las construcciones transmiten significados, pero a la vez, son resignificadas por parte de una comunidad (Beaudry, et. al. 2007; Gil et. al. 2004; Harvey, 1994). Esto las ubica en una esfera de uso compartido, y en donde las representaciones institucionalizadas del espacio pueden encontrar ciertas resistencias desde la colectividad, hablamos del *espacio vivido*. Por su parte, el uso que las personas hacen de los lugares⁴, su desenvolvimiento en ellos, el *espacio percibido*, podría materializar prácticas contradictorias al orden original, una relación tensa y que debe enmarcarse en una discusión política sobre el uso cotidiano (Matthews, et. al. 2002; González-Ruibal, 2010). Desde esta perspectiva, comprendiendo el uso individual y concreto del espacio, situado al mismo tiempo en un imaginario compartido del lugar y soportado en una materialidad históricamente determinada, podemos pensar que un análisis arqueológico del espacio público parece una alternativa sugerente, sobre todo frente a la posibilidad de identificar usos no previstos.

Para ello, primero es necesario revisar ciertos elementos que definan a un espacio público. Algunos los entienden como aquellos en donde se desarrolla una faceta social que hace posible observarnos a nosotros mismos como sociedad, un lugar de relación e identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana, a veces de expresión comunitaria (Borja, 1998). El espacio público aparece como el tejido conector en el que se producen los encuentros de los habitantes y de ellos con la ciudad, constituyendo los llamados vacíos estructurantes de la interacción social, el complemento de la masa urbana (Mallea, 2009). A pesar de estas cualidades, no debemos perder de vista que el espacio público sigue siendo un espacio coherente con la sociedad que lo define, su materialidad, en definitiva, a pesar de caracterizarse por ser abierta y sin mayores divisiones, remite igualmente a lo político (Baros, 2010; Sato, 2012). A partir de esta singular dicotomía, podríamos entender la producción del espacio público como un diálogo, un proceso en curso, que cambia a través del tiempo creando nuevas ideas, estructuras sociales y lugares significativos. Y también dialéctico, es decir, oposicional, a menudo disruptivo, políticamente transformador y por lo mismo, objetado (Low, S. 2005).

Con esto a la vista, se intenta generar un panorama material de aquellas síntesis conflictivas-convivenciales propias de la Estación, dando cuenta de la tensión entre el espacio ideal versus el uso efectivo del mismo (Alguacil, 2008; Berroeta y Rodríguez, 2010).

De acuerdo a lo anterior, el énfasis analítico para la Estación de Melipilla lo ubicamos en lugares como el andén de pasajeros, así como en áreas libres de construcción, allí donde existe la posibilidad de ocupar el espacio no estrictamente en apego al proyecto original, condición menos relacionada con estar de paso que con estar ahí, con detenerse, con vivir un lugar hecho propio (Hénaff, 2014). Actividades como el comercio formal e informal, los paseos al recinto, los mítines políticos, la delincuencia, el acceder de manera irregular a los vagones, entre otras memorias del lugar, aparecen

⁴ Lugar como esfera de identidad, relacional e histórico (Augé, M. 1993).

como insumos para la pesquisa de estos usos alternativos. De esta forma, lo que buscamos en estos planos abiertos es la posibilidad de evidenciar los quiebres de la norma a partir de la acción. Pero justamente, desde una mirada más amplia, también se aborda el análisis de aquellos factores menos evidentes de la arquitectura del espacio público, que hacen posible la proyección del sistema de poder en estos lugares en donde el control del tiempo y del espacio es aún más imperceptible. Por su parte, esta comprensión material del uso de los lugares, nos lleva al mismo tiempo a una mirada crítica sobre la memoria, respecto a aquellos relatos que emergen desde el flujo constante entre recordar y olvidar, cargados de vacíos y ficciones, pero que se construyen en virtud de los recuerdos de haber visto y utilizado la Estación (Menjívar, 2005; Rivera y Lorca, 2010).

6. Metodología.

El soporte material objeto de la presente investigación, según hemos mencionado previamente, corresponde a la Estación de Melipilla, específicamente a las construcciones destinadas al uso público de acuerdo al espacio construido, concentradas en el sector central del gran recinto ferroviario (ver figura 5). Nos referimos principalmente al pasillo de acceso y al andén de pasajeros, ubicados por el costado poniente y norte del edificio principal, respectivamente. A su vez, se describirán también aquellas construcciones que forman parte del entorno público, y que aunque no hayan tenido un uso directo por parte de la comunidad usuaria del tren, en tanto ámbitos de trabajo propios de EFE, privados, sí tuvieron un impacto visual relevante en el espacio percibido por la población en general. Nos referimos en este último caso al edificio de pasajeros (cuyo uso para los usuarios se daba sólo a través de ventanillas), a la bodega, la cabina de señales, al andén central y también las vías férreas que aparecían en este sector (ver figura 16 para detalle de este conjunto).

Según el enfoque basado en la concepción dialéctica del lugar, la metodología de análisis intentará relevar información en relación al espacio diseñado/construido en la Estación de Melipilla, pero también en cuanto a su uso por parte de la comunidad, enfrentando datos históricos y testimonios con un análisis material sobre el despliegue concreto de las personas en el ámbito público. En el primer caso, el análisis se abordará en atención a las características de una arquitectura propia del contexto capitalista industrial (*espacio concebido*); el segundo en tanto, pondrá atención en documentos de la época y sobre todo en los relatos acerca de la Estación, en torno a los usos específicos y la configuración de una idea compartida de espacio público (*espacio vivido*). Por su parte, y para dar cuerpo a un levantamiento material del *espacio percibido*, se realizará un análisis sobre los posibles movimientos y perspectivas visuales de las personas en el recinto ferroviario, centrándonos en la característica de espacio abierto, propia del andén y sus accesos, más que al interior de estructuras.

De esta forma, de acuerdo a los conceptos sobre la producción social del espacio y a los objetivos de la presente investigación, podemos distinguir tres ejes dentro de la metodología, desde una perspectiva analítico/comparativa:

6.1 Caracterización del diseño y construcción formal de la Estación de Melipilla, con especial atención al espacio público.

Para esta caracterización se realiza una recopilación histórica sobre los proyectos originales del tren a Melipilla y San Antonio, desde fines del siglo XIX hasta principios del siglo XX y sus principales justificaciones desde la institucionalidad, a su vez, se ejecuta un análisis arquitectónico de las unidades constructivas que forman parte del ámbito público del recinto, tanto las directamente asociadas a este fin – andén de pasajeros y sus accesos - como las del entorno – edificio de pasajeros, cabina de señales, bodega, andén central y vías férreas – las que si bien forman parte del ámbito privado, como dijimos, se

incluyen por su relación visual dentro del conjunto público. Desde ya es necesario señalar que el estado de conservación de dichas estructuras es disímil, aunque en general se encuentran bastante deterioradas. Referidas a lo netamente privado y excluidas de esta caracterización, es posible mencionar a los corrales, campamentos, así como antiguas viviendas ubicadas en sector poniente y oriente del paño ferroviario, hoy desaparecidas, junto a otras estructuras propias del funcionamiento del tren, como la copa de agua, ubicada en el extremo sur oriente del terreno, hoy también sin evidencias materiales visibles en superficie.

De esta manera, para llevar a cabo la recopilación histórica, se releva información de primera fuente, desde archivos del Ministerio de Obras Públicas (MOP) disponibles en el Archivo Nacional, también desde los anales de EFE, disponibles en el área documental de la empresa. Por su parte y atendiendo a fuentes históricas secundarias, se revisan tesis referidas a la historia del ramal Santiago-Cartagena, así como una publicación asociada directamente a la historia de la Estación de Melipilla, que tiene como autor principal al responsable de la presente memoria y en cuya oportunidad se recogieron datos de fuentes primarias y secundarias (Jiménez et. al. 2012), hoy reevaluadas y sintetizadas a la luz del problema sobre el espacio público. Esto permitirá construir un relato contextual, respecto a las principales motivaciones institucionales del tren a Melipilla.

Por su parte, para dar cuenta del análisis arquitectónico formal de los elementos materiales que hoy componen la Estación, se relevarán las dimensiones constitutivas de la misma y su forma básica en el plano, con especial énfasis en las estructuras indicadas previamente, aquellas que guardan relación con lo público. Para ello se incorpora el levantamiento de planta, de alzada (paramentos) y análisis descriptivo de cada unidad arquitectónica en su estado actual, según ficha de registro similar a la utilizada en la investigación sobre la Estación de Quillota (Araneda et. al. 2012) (disponible en Anexo 3). Por su parte, esta descripción formal se complementa con el levantamiento realizado en investigación previa (Jiménez et. al. 2012), en donde se pudo concretar una planimetría del paño general de EFE y la descripción de sus estructuras, de acuerdo a la situación de la Estación en su última época de funcionamiento (década del cincuenta al setenta), complementadas en esta oportunidad con algunos detalles sobre los materiales utilizados para la construcción, así como la redefinición y precisión de ciertas dimensiones. Este último levantamiento permitirá desarrollar los posteriores Análisis de Percepción (movimiento y percepción visual) de mejor manera, considerando sobre todo las alzadas originales de los muros, o más precisamente, aquellas visibles en estos años de funcionamiento como estación intermedia entre la capital y el puerto.

6.2 Caracterización del uso público de la Estación (en su condición de estación intermedia).

Para el desarrollo de este apartado se consideran tres campos de trabajo, la recopilación histórica, un levantamiento antropológico y la aplicación de análisis sobre la

percepción del espacio, buscando con ello articular un relato sobre el uso concreto de los lugares públicos dentro de la Estación y su significancia para la comunidad local, intentando clarificar cómo este lugar pasó a ser un hito de acción colectiva, con actividades de diversa índole, superando sus funciones de transporte de carga y pasajeros.

De esta manera, la revisión de fuentes históricas se enfoca en resaltar esta relevancia de lo público, abordando la singularidad de la Estación como punto intermedio del viaje de Santiago a Cartagena; la importancia del tren como articulador de redes en el valle central, con Melipilla como nodo; y también, de cómo se fue configurando un barrio en torno a la Estación y el paso del ferrocarril. Para ello, la recopilación abordará el análisis de prensa de la época, documentos disponibles principalmente en la sección de microformatos de la Biblioteca Nacional, en tanto fuentes primarias de información, sumando además fuentes secundarias, con datos recuperados en investigación previa a cargo del autor de la presente memoria (Jiménez et. al. 2012). A su vez, se considera la revisión de libros de historia local, donde la aparición del ferrocarril suele mencionarse como un aspecto importante en la construcción de un relato sobre la historia melipillana. Se sintetiza entonces la información sobre el impacto del tren y su estación en la vida pública, destacando el tratamiento que los medios de comunicación tuvieron con este sistema de transporte. Además, el interés estará puesto en los años de Melipilla como estación intermedia, parada obligada del ferrocarril que unía de forma permanente la ciudad de Santiago con el litoral central. Ahora bien, aunque la revisión ahonda desde la década de 1910 hasta la de 1970, de igual manera se releva cierta información previa y posterior, momentos críticos relativos a la llegada del tren a fines del siglo XIX, así como al cese de sus funciones en el contexto de la dictadura cívico militar, esto a fines del siglo pasado.

Respecto al levantamiento antropológico, se realiza una síntesis de testimonios referidos a la memoria sobre el tren en Melipilla, destacando aspectos sobre el uso del recinto, tratando de pesquisar con la mayor precisión posible los lugares más utilizados por la gente dentro del espacio ferroviario, así mismo, identificando aspectos compartidos en estos recuerdos, desde la idea de un espacio vivido de manera colectiva. Para ello se aplican entrevistas dirigidas⁵, a través de un set de doce preguntas que guían la discusión hacia conocer las acciones y/o recuerdos de las personas en el lugar, sobre todo en relación al espacio público. Estas entrevistas se enfocan en personajes clave en la historia del tren, como trabajadores ferroviarios, comerciantes del sector y vecinos(as) del área norte de Melipilla. Además, esto se complementa con información levantada en investigación previa (Jiménez et. al. 2012). En total se consideran 18 testimonios, entre entrevistas y relatos previamente disponibles (8 y 10 respectivamente), los que si bien no permiten un análisis estadístico significativo, al menos sí posibilitan una evaluación inicial respecto a qué lugares son los más recordados por la gente, así como otros que se

⁵ Ver estructura de entrevista en Anexo N°1. El uso de estos testimonios y sus referencias, fueron informados a todas las personas involucradas, señalando los fines académicos del trabajo.

distinguen con menos nitidez en los relatos, pero que logran advertirse como soporte de sus actividades. Según lo dicho anteriormente, los testimonios abordan tres miradas generales: 1) personas que trabajaron en EFE y sus familiares, en este último caso, aquellos que hayan vivido en la Estación, 2) quienes trabajaron en actividades asociadas a la pasada del tren, pero no directamente en EFE, y 3) usuarios del tren. La masividad que tuvo este sistema de transporte bien podría dar para toda una investigación, asociada a los recuerdos de aquellos viajes y servicios de la locomotora. Por el momento, sólo se destacan algunos relatos representativos de esta memoria colectiva, tratando de reafirmar la intensidad social que se vivió en la Estación.

En tanto, para dar cuenta de un análisis material y espacial del uso concreto del ámbito público, se aplican los denominados Análisis de la Percepción del Espacio, que es posible dividir en dos tipos de levantamiento, los Análisis de Movilidad y los Análisis de Percepción Visual. Se parte de la premisa que la organización del espacio responde a los principios arquitectónicos formales plasmados en su diseño, pero además, obedece al orden perceptivo que la construcción pretende configurar, esto a partir de una secuencia temporal en el reconocimiento de los elementos físicos experimentados. Con esto se apunta a estudiar la relación vivencial del ser humano con el espacio construido, tratando de comprender cómo el medio es modificado y cómo dicho espacio se diseña y ejecuta con el objetivo de propiciar ciertas percepciones (Mañana et. al. 2002).

Respecto al Análisis de Movilidad, se trata de un estudio diseñado para evaluar las relaciones entre el espacio construido - a partir de la circulación entre sus componentes - y el significado social subyacente, y se realiza a partir de dos técnicas de levantamiento de información: el Análisis de Circulación y el Análisis Gamma, y para la representación de sus resultados es fundamental el uso de diagramas, para una mejor comprensión de las relaciones identificadas a través del movimiento (Mañana et. al. 2002). Dichos diagramas quedan expresados sobre los planos de la Estación, aquellos que representan su situación original o al menos su configuración de mediados de siglo XX, en pleno apogeo en su condición como parada intermedia entre la capital y el puerto. En específico, con el Análisis de Circulación se evalúa el recorrido que se realiza para aproximarse a una construcción, así como para pasar de un espacio a otro. Se valora la entrada al recinto y el sistema de tránsito en su interior, considerando los elementos materiales que orientan el paso de un espacio a otro. A partir de ello se define la dirección y sentido que adquiere la circulación, determinando el hilo perceptivo de la construcción a través del movimiento en sus espacios (Mañana et. al. 2002). Con el Análisis Gamma, en tanto, se evalúa el movimiento a través de los espacios, cuantificando las profundidades y permeabilidades entre los mismos, precisando si en el recorrido debo pasar por ciertos lugares antes que por otros, identificando las relaciones sintácticas del lugar, valorando en definitiva el grado de dependencia entre las construcciones. Sus resultados se concretan en un diagrama de permeabilidad, que representa la comunicación y el tipo de acceso entre las estructuras que componen el espacio público, dándole valores a cada uno según la permeabilidad respecto a la entrada. Atiende entonces a los controles de acceso y el ordenamiento espacial generado (Mañana et. al. 2002).

Por otro lado, en cuanto a los Análisis de la Percepción Visual, estos se concretan con la evaluación de la Visibilidad y Visibilización (o visualización) de los espacios públicos. Con Visibilidad hacemos referencia a lo que podemos ver desde un determinado lugar, y con Visualización, a cómo se ve un elemento desde fuera y respecto al entorno. Estos Análisis de la Percepción Visual pretenden identificar el orden perceptivo que se implementa en el recinto, desde y hacia los distintos elementos que lo componen, y para ello es fundamental tomar en cuenta la cualidad transespacial de la visión, que actúa a distancia, generándose una graduación visual según se dispongan los umbrales que, como divisiones entre lo público y lo privado, pueden variar los porcentajes de visibilidad, siendo de carácter más públicos, aquellos más expuestos y abiertos, y más privados, aquellos más ocultos (Mañana et al. 2002). Es así como en la Estación, este análisis permitirá comparar las estructuras definidas formalmente como parte del espacio público, intentando hacer distinciones y atribuir ciertos grados de privacidad a las mismas, disímiles, según su visibilidad y visualización, lo que junto al resto de los análisis permitirá comprender la variabilidad interna de este espacio.

6.3 Comparar diseño formal versus uso público de la Estación de Melipilla.

Para la comparación se realizará el cruce de tres campos de información descritos en la metodología: **diseño y construcción formal** (*espacio concebido*), con la reconstrucción planimétrica de la Estación en su situación de mediados del siglo XX; la **caracterización histórica y antropológica** referida a la significancia pública y colectiva del lugar (*espacio vivido*), con la Estación como ícono del viaje a la playa; y resultados del **análisis de la percepción del espacio** (*espacio percibido*), con diferentes levantamientos referidos a la Movilidad en el espacio público (Análisis de Circulación y Gamma) y la Percepción Visual en este ámbito (Visibilidad y Visualización).

El contraste quedará expresado en un plano escala 1:1500, donde las capas corresponderán a: 1) la planta arquitectónica formal del espacio público en la Estación, al menos la existente hacia de mediados del siglo XX, 2) las áreas públicas de mayor uso, según los relatos de la comunidad, contextualizados con datos documentales. Esto se expresa en mapas de densidad o también conocidos como *mapas de calor*, considerando como base de datos el conteo absoluto de las menciones que la comunidad hizo de los diferentes sectores del espacio público. Si bien se trata de un universo acotado, y como dijimos, poco significativo en términos estadísticos, esta representación gráfica -obtenida con la función de análisis *kernel* del programa *Arcmap*- permite reflejar preliminarmente aquellas zonas más utilizadas por las personas usuarias de la Estación, de acuerdo a sus testimonios, sintetizando en un mapa dichos relatos; y por último 3) los planos resultantes de los Análisis de Movilidad y Percepción Visual, cuyos diagramas y campos visuales dan la oportunidad de evaluar los testimonios previos con la configuración concreta del espacio, a partir de la percepción dirigida por la construcción. Con todo, en estos planos resultantes se pretende dar cuenta de la compleja naturaleza del espacio público y los aportes de un levantamiento de información diverso y comparativo.

7. Resultados.

Con el fin de organizar la presentación de los resultados según el tipo de información revisada, en primera instancia se presenta el levantamiento material de la Estación, dando cuenta del análisis arquitectónico formal y su contexto institucional, junto con los análisis referidos a la percepción del espacio, en tanto evaluación concreta del uso del lugar por parte de los usuarios. Hablamos del *espacio concebido y percibido* en palabras de Lefebvre. Luego de ello pasamos a revisar la recopilación histórica asociada al uso público de la Estación, en su calidad de principal parada intermedia en el viaje de Santiago a Cartagena, con especial énfasis en la revisión de recortes de prensa. Finalmente se aborda el levantamiento antropológico, en base a los relatos de la comunidad local y su memoria sobre el tren. Estos dos últimos, tanto el histórico como el antropológico, hablan del *espacio vivido*, del lugar imaginado y hoy recordado de manera colectiva como un lugar público.

7.1 Diseño Formal de la Estación de Melipilla. Condiciones determinantes desde la planta arquitectónica.

Según lo adelantado, la caracterización del diseño formal busca dar cuenta de la configuración arquitectónica original de la Estación, o al menos de su situación a mediados del siglo XX, en plena actividad como punto intermedio entre la capital y las playas del litoral central de Chile. A su vez, contextualizando histórica e institucionalmente la presencia del tren en la ciudad de Melipilla, profundizando en la emergencia de su llegada y las necesidades país que lo justificaban, situaremos la aparición de la Estación en la ciudad de fines del siglo XIX, dando cuenta del impacto material y público de su construcción.

Partamos entonces por reconocer dichos aspectos históricos, que ubican originalmente a la Estación de Melipilla como punto final del primer tren que salió desde Santiago al poniente, revolucionando el paisaje rural de los pueblos de la periferia, que aún prevalecía por esos años.

Necesidad de una vía férrea Puerto-Capital desde la visión país.

Como vimos en los antecedentes, la necesidad de construir una nueva vía férrea que uniera Santiago con el puerto de Valparaíso, determinó la construcción del ramal hacia Melipilla, apareciendo esta última como estación terminal, aunque a la espera de resolver por dónde enfilarse hacia la costa. Y para ello, la alternativa era empalmar con la vía principal a la altura de Quilpué, es decir, que desde Melipilla el tren virara hacia el norte, para luego seguir rumbo a Valparaíso. Es por esto que durante los primeros años de la Estación de Melipilla, seguían existiendo claras intenciones de hacer efectiva esta idea:

La sección de línea de Quilpué a Melipilla, de 94 Kilómetros 300 metros de largo, vale \$ 16.500,000,00, moneda corriente, la sección de Santiago a Melipilla, de 60 Kilómetros,

costó \$ 2.000,000,00 i la sección de Quilpué a Valparaíso, de 26 Kilómetros, ha sido presupuestada en 500,000,00; tenemos que los 174 Kilómetros, 300 metros que suman las 3 secciones, importan \$ 19.100,000,00, lo que da como costo por Kilómetro \$ 109,580,00, es decir, que la línea por construirse costará cincuenta i tres mil trecientos ochenta i dos pesos (\$ 53,382,00) menos el Kilómetro que la línea de Santiago a Valparaíso, vía Tabón (MOP, 1897. p. 145).

Así, si bien siempre hubo relativo acuerdo en que debía construirse una nueva línea que conectara Santiago y las zonas del interior con el puerto, vía Melipilla, no existió el mismo consenso en la continuación que tendría desde este punto hacia la costa. Finalmente, en el año 1913 el tren llegaría a la caleta de San Antonio, impulsando de este modo su crecimiento hasta convertirse en un puerto de relevancia nacional, hoy en día el más importante del país (Jiménez et. al. 2012). Este contexto explica la aparición de la Estación de Melipilla, la presión por agilizar el movimiento de mercancías entre los centros de producción y distribución, es decir, el tren como herramienta clave en la expansión del capitalismo industrial en los valles de Chile central.

La construcción del ramal a Melipilla tiene como primer antecedente directo el proyecto presentado en 1881 por Guillermo Brown, quien solicita al congreso la exclusividad para construir esta nueva línea. El Congreso creyó conveniente que una empresa privada compitiera con otra del Estado (la del ferrocarril Santiago-Valparaíso), esperando de esta forma una optimización del funcionamiento de ambas compañías y una reducción de los costos, aprobando así la solicitud de Brown. El Ingeniero Victorino Aurelio Lastarria estuvo a cargo del estudio, que entre otros lugares debía considerar el paso por Melipilla y Casablanca. Dos años después de haberse otorgado el permiso y sin que se iniciaran los trabajos, éste caducó. En 1887, será el mismo Lastarria, ahora por encargo del Ministerio de Obras Públicas, quien actualiza el presupuesto del trazado, cuyo valor sería de 1.700.000 pesos oro. Lastarria muere en ese año, siendo su ayudante, Juan Emilio Mujica, el que determina el trazado definitivo, que incluía las estaciones de Lo Espejo, Malloco, Talagante, El Monte y Melipilla, a las que se irán sumando algunos paraderos intermedios, como el caso de El Marco, sector cercano a Melipilla y que marca el acceso a Pomaire (Jiménez et. al 2012).

En antecedentes mencionamos que para la ejecución de obra, en Octubre de 1888 fue contratado el sindicato estadounidense *North & South America Construction Company (N&SACC)*, y fue el mismo Mujica el encargado de la comisión de ingenieros para la inspección de los trabajos, quienes a poco andar de la obra solicitaron el finiquito del contrato, frente a reiterados incumplimientos por parte de la constructora. En un desesperado intento por mantener la obra en pie, la compañía llegó incluso a comprometerse a contratar 500 hombres más, a fin de acelerar la construcción, aunque de nada serviría. Esto obligó a la Dirección General de Obras Públicas a continuar directamente con los trabajos (MOP, 1890).

El Gobierno del presidente Balmaceda había contratado un numeroso grupo de ingenieros extranjeros para supervisar obras en todo el país, lo que provocó serias

discrepancias entre algunos profesionales nacionales, que descontentos con esta política se habrían inclinado hacia el bando congresista, grupo político contrario al presidente y protagonista del quiebre institucional que estaba por venir (Jiménez et. al. 2012). De esta manera, el contexto socio histórico nacional tenía su expresión concreta al interior del ministerio, con posiciones que comenzaban a radicalizarse, lo que a la postre incidió en el rumbo que tomaron los proyectos en curso. Benjamín Vivanco, lejano a la nueva política de Gobierno y hasta ese momento encargado de la jefatura de la primera sección de ferrocarriles, es destituido, y en su lugar asume Juan Emilio Mujica, quien a su vez es reemplazado por Francisco Campana en la comisión de ingenieros fiscales de la línea a Melipilla. Es Campana quien reinicia los trabajos de la vía por cuenta del Estado, y en 1891 entrega a explotación la sección de Santiago a Talagante (MOP, 1891). El resto de su trabajo quedaría inconcluso, ya que el fin de la Guerra Civil provocará su alejamiento del servicio, junto con los demás ingenieros nacionales y extranjeros partidarios de Balmaceda. El nuevo Gobierno de Jorge Montt Álvarez redujo drásticamente el presupuesto para el sector y todas las comisiones de ingenieros que construían vías por cuenta del Estado fueron declaradas en reorganización. En la línea a Melipilla quedó a cargo Federico Garcés Puelma, quien terminará el Puente sobre el Mapocho y enrielará los últimos 12 kms hasta Melipilla, labor que concluyó finalmente en agosto de 1893 (MOP, 1893 a, en Jiménez et. al. 2012).

La Estación y su lugar en el pueblo.

Si bien el foco de esta investigación estará puesto en el recinto ferroviario mismo, no podemos dejar de mencionar el impacto urbano que significó su llegada a Melipilla, sobre todo en el área norte de la ciudad. Esto nos entrega información espacial de contexto, y nos habla de un paisaje que vino a poblarse con otras materialidades y velocidades, así como lógicas distintas en la comprensión del espacio. Hablamos de un hito arquitectónico que marca la historia de una comunidad.

Más que favorecer ciertos sectores, especialmente agropecuarios, la llegada del tren pudo significar un riesgo para algunos, al acercar a otros productores del valle hasta el mercado santiaguino y posteriormente al puerto de San Antonio. Por lo tanto, durante el emplazamiento de la vía sólo mostraron mayor interés aquellos que se beneficiarían directamente de la instalación de las estaciones, siendo los conflictos entre los propietarios de la tierra los que determinarán en gran medida el recorrido final de los rieles. Las estaciones reemplazan a Santiago, al Molino o a Valparaíso, como lugar de destino de la carga, una vez en ellas, la mercancía ya estaba en movimiento. Para el caso de Melipilla, los terrenos afectados por la vía y la Estación corresponden a pequeñas parcelas, a diferencia de los fundos de mayor envergadura ubicados al oriente, por ello las pugnas por su ubicación no implicaban mayor injerencia de los propietarios afectados, ya que la mayoría gozaría de sus beneficios (Jiménez et al. 2012; Rosenblitt, 1990).

En la siguiente imagen (Nº 1) se observan los terrenos involucrados en la construcción de la Estación. Claramente se trataba de propiedades de menor tamaño

ubicadas al costado norte del *Camino Real*, al que se encontraba asociada la vía férrea proyectada. Y aunque si bien no hablamos de pugnas entre latifundistas por asegurar el acceso a la Estación, los propietarios de todas formas tuvieron ciertos reparos con la infraestructura recién llegada. En un manuscrito de la época, el señor Ignacio Piñeiro, vecino del sector, reclamaba por una calle de 20 metros de ancho que el ingeniero a cargo de la construcción de la Estación estaría haciendo abrir por su fundo, sin permiso y en contra de su voluntad (MOP, 1894). En la parte superior de la figura N° 1, se observan algunas de las manzanas que conforman el damero en el casco histórico de la ciudad, luego, como límite de lo anterior, el *Camino real de Santiago a Valparaíso* o Avenida Vicuña Mackenna. Más al norte se observan los terrenos asociados al paño ferroviario, de Ignacio Piñeiro, Miguel Ugalde y Demetrio Bravo. Las líneas verdes resaltan los límites prediales, que facilitarán la comparación con la figura N° 2, donde se representan los mismos terrenos en la actualidad.

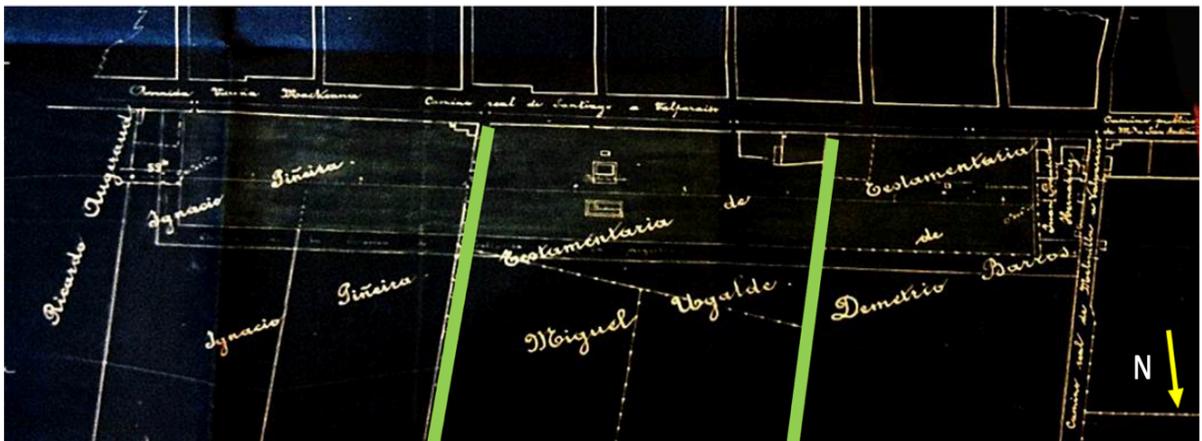


Figura 1. Plano: *Tramo de la Estación de Melipilla en el camino de cintura proyectado.* Fuente: Archivo histórico del Ministerio de Obras Públicas, Archivo Nacional. Junio de 1888, en Jiménez et. al. 2012.



Figura 2. Polígono amarillo que muestra la perspectiva aérea de los terrenos que originalmente ocupaba Ferrocarriles (850 X 140 metros aprox); las líneas verdes representan la proyección de los límites prediales indicados en figura N°1. Fuente: elaboración propia, modificado de Google Earth.

Como vemos y según hemos adelantado, el trazado de la línea férrea marcó el desarrollo urbano del sector norte de Melipilla, el eje Vicuña Mackenna, quebrando la lógica del damero español imperante, actuando entonces como frontera entre la ciudad consolidada y el área industrial, y luego, como un límite de segregación socio-espacial entre la ciudad y las villas periféricas, situación que perdura hasta nuestros días. Siguiendo el itinerario del antiguo camino a la costa por Melipilla, la aparición de las vías pasa a ser un hito urbano en la historia de la ciudad, que con el tiempo se interpretaría como límite de una segunda y tercera etapa en el crecimiento del casco histórico.

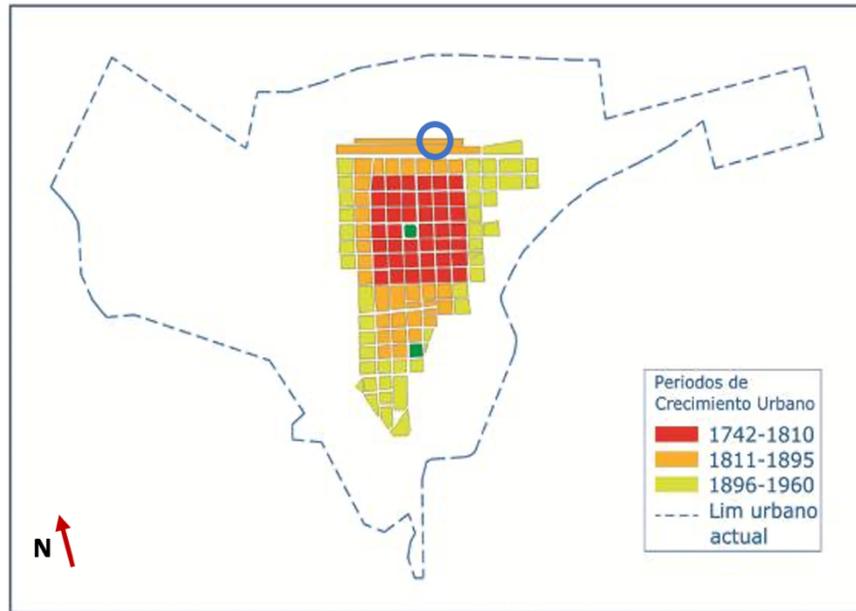


Figura 3. Mapa de crecimiento demográfico de la ciudad de Melipilla. En círculo azul se indica la ubicación de la Estación de Melipilla. Fuente: Rebecca, 2004, en Jiménez et. al. 2012.

El rectángulo, o paño ferroviario, albergó el equipamiento necesario para el funcionamiento del tren, exponiendo un nuevo paisaje industrial exclusivo de ferrocarriles, pequeña cápsula dentro del pueblo, un sistema cerrado en donde incluso muchos de sus trabajadores habitaban en el mismo espacio de su ambiente laboral. Ese despliegue industrial no era conocido en el pueblo, por ello el barrio estación marca de forma tan gravitante a toda el área norte, incluso como límite urbano por varias décadas. Hoy en día dicho límite también se manifiesta morfológicamente en el entramado de la ciudad y su huella se hace visible mediante extensas áreas lineales en desuso, que permanecen petrificadas. Estos vacíos son hoy espacios ociosos, sin estructura y detenidos en el tiempo, un *terrian vague* o terreno baldío (Solà-Morales, 2002). Además, posee una característica muy especial, la gran disminución del nivel de ruido, presentando a quien la visita un silencio inesperado.

No deja de ser importante tener a la vista el impacto urbano de la Estación, sobre todo cuando pasemos ahora a analizar aquellos de sus componentes que la configuraron

como uno de los espacios públicos más significativos de la ciudad durante el siglo XX, activando toda el área norte de Melipilla.



Figura 4. Ubicación de los terrenos de EFE y vía férrea en el plano general de Melipilla.
Fuente: Jiménez et. al. 2012.

Configuración del paño ferroviario y nuevas materialidades.

Es importante mencionar que, a menudo, existen dos grandes categorías en relación a las estaciones de trenes, estación terminal y estación pasante, al mismo tiempo, dentro de estas podemos distinguir entre estaciones de primera, segunda y tercera categoría, y paraderos, según su relevancia y ubicación. Así, dependiendo de la importancia dentro del ramal, los recintos mejoraban su infraestructura para responder en forma oportuna a la recepción y despacho de carga, y dar un buen servicio a los pasajeros. Muchas veces las estaciones ascendían de categoría al ejercer una influencia mayor de la que originalmente se había estimado, ya fuese por la carga movilizada, pasajeros transportados o, eventualmente, por convertirse en cabeceras de ramal (Sahady, 2003). Por lo general, las estaciones terminales fueron de primera categoría y correspondían a una gran estación, por ejemplo, la Estación Central en Santiago, mientras que las estaciones pasantes correspondían a ciudades o pueblos intermedios. Melipilla, a partir del proyecto original, fue considerada estación terminal, aunque de dimensiones menores a la Estación Central. Con el tiempo se consolidaría como estación pasante, en rigor de segunda categoría, aunque la de mayor envergadura dentro del ramal. Así mismo, hubo en esta vía estaciones o paraderos de tercera categoría, como las vecinas de El Marco, Puangue y Chiñigüe. La Estación de Melipilla nace entonces como punto terminal en el primer proyecto y no sería hasta veinte años más tarde que

aparecería otro edificio con este rango, en la costa del litoral central, San Antonio, seguida prontamente por Cartagena.

Lo anterior tendrá impacto en el tamaño de algunos de sus edificios, por ejemplo en la cabina de señales, elemento diagnóstico para la identificación de categorías, una estructura tipo aunque de distinto tamaño dependiendo de la estación. Pensando en un recinto que rápidamente se convierte en uno de los espacios públicos del pueblo, estos grandes volúmenes constructivos, así como sus materialidades, son elementos a considerar a la hora de imaginar el impacto que tuvo entre los(as) vecinos la aparición de extensas plataformas pavimentadas y edificios de concreto, en medio de un panorama de calles de tierra, acequias y casas de barro. Con la llegada del ferrocarril aparecen nuevas lógicas de organización del espacio, nuevos lenguajes expresivos y tipologías, elementos y procedimientos constructivos tan novedosos para la época, que rápidamente comenzaron a masificarse en otras construcciones (Jiménez et. al 2012).

Al hablar de una estación de ferrocarriles, hacemos referencia al conjunto de edificios e instalaciones que, dispuestos en un mismo lugar, tienen como objetivo principal llevar a cabo el transporte de personas y de carga. Por ello, el sistema ferroviario involucró el surgimiento de distintas infraestructuras, como galpones, viviendas de empleados, edificios de pasajeros, cabinas de señales, tanques de agua, talleres, entre otras, configurando un espacio total, en cuyo interior era posible reconocer áreas de uso público, así como aquellas destinadas al ámbito privado, sobre todo relacionadas con la operación del ferrocarril y residencias de funcionarios. En Melipilla, el edificio de la Estación y la bodega se enfrentan siguiendo el sentido oriente-poniente, separados por los rieles, situándose el edificio de pasajeros hacia el casco histórico de la ciudad y las bodegas hacia los campos de cultivo ubicados por el norte. Dentro del paño lineal también aparecían ciertos elementos dispersos, como las referidas viviendas de empleados, los talleres y corrales. De todas maneras, casi siempre el de mayor trascendencia para este tipo de lugares fue el edificio de estación o edificio de pasajeros, síntesis constructiva entre la tipología extranjera y la realidad local y en torno al cual se disponían los espacios públicos oficiales, a saber, en el caso melipillano, el andén de pasajeros y sus accesos.

A modo general y en referencia a la construcción misma de las estructuras, no se debe olvidar que la arquitectura ferroviaria se trata de un sistema completo, tipificado y caracterizado por la producción en serie de tipos. Esta tecnificación y estandarización implica una manera de proyectar arquitectura mediante prefabricación de elementos idénticos y modulares, que serán parte de la morfología arquitectónica propia de los recintos. Es desde la ingeniería y las exigencias funcionales del sistema ferroviario en particular, de donde emergen estos modelos de producción espacial seriados. La prefabricación de elementos se tradujo en eficacia y rapidez para las obras, esto, combinado con mano de obra local, artesanal, dio origen a las tipológicas estaciones de trenes (Jiménez et. al. 2012). La construcción preindustrial que hasta ese entonces dominaba en Melipilla, con el adobe como clave principal, dará paso a nuevos materiales estructurales y versátiles, como el acero y hormigón, destacando también columnas de

hierro, vigas, instrumentos de comunicación y maquinarias en general, las que en su mayoría incluían planos de montaje y ejecución importados desde el extranjero. Como veremos más adelante, la Estación de Melipilla es reflejo fiel de esta mixtura constructiva, respetando tipologías seriadas, pero integrando entre otros elementos el uso del barro para la terminación de las fachadas.

Por su parte, el terreno donde se desplegó toda esta nueva tipología constructiva en Melipilla, el área total original de Ferrocarriles del Estado, correspondía a alrededor de 12 hectáreas, en un rectángulo de 860 X 140 metros aproximadamente, en un eje este-oeste (ver figuras N° 1, 2 y 5). En su interior las estructuras se dispusieron siguiendo una secuencia lineal, marcada por la vía férrea, que constituye el factor ordenador de los elementos que componen el sistema, junto a las funciones operativas de cada recinto. Según esto último, tanto hacia el extremo oriente como poniente, las estructuras que conformaban el paisaje ferroviario guardaban relación directa con la operación técnica del tren, ámbitos de acción restringidos, sectores de tipo privados (ver figura N° 5). Por su parte, al centro del gran terreno ferroviario encontramos las estructuras asociadas a la atención de público: por el sur al edificio de pasajeros y por el norte a las bodegas. El primero estrechamente ligado a la función de transporte de personas y el segundo, al acopio y distribución de mercaderías, siendo esta última una estructura limitada al acceso libre desde el exterior, por la especificidad de sus funciones. A través del edificio de pasajeros el recinto se conectaba con el casco urbano de la ciudad y a partir de sus accesos y pasillos se daba la proyección entre la Estación y el poblado.

De esta forma, el espacio público abierto e integrado a la ciudad, se entiende en relación al edificio de pasajeros, recinto destinado a la atención de la comunidad. Sin embargo, al menos durante las últimas décadas de funcionamiento del tren en Melipilla, en su calidad de punto intermedio entre Santiago y el mar, el edificio tenía un carácter más bien privado, sirviendo como punto de atención sólo a través de ventanillas, esto de acuerdo a lo informado por ex funcionarios en el marco de la presente investigación. Es decir, en el andén de pasajeros, así como en los accesos a la Estación, sería donde en estricto rigor se desarrolló el uso público del espacio, y en donde en esta oportunidad pondremos mayor atención. De todas maneras y como fue indicado en la Metodología, se describirán también aquellos recintos que configuran el entorno inmediato del área pública, o sea, el propio edificio de pasajeros, la bodega, la cabina de señales, el andén central y los rieles, tomando en cuenta tanto la planta recorrida como las perspectivas que configuran el espacio.

El conjunto ferroviario observable hoy en día es diferente al pasado. Las viviendas pertenecientes a la Empresa de Ferrocarriles del Estado han desaparecido, junto al equipamiento técnico necesario para la movilidad de los trenes. Los elementos que aún conservan vestigios son las ruinas del edificio de pasajeros, la cabina de señales, la bodega, rieles, andenes y una rampa en el sector de los antiguos corrales, en su mayoría ubicadas al centro del paño ferroviario (ver distribución general en figura 5).

Ahora bien, antes de proceder a la descripción (o caracterización) del espacio público al interior del terreno ferroviario, atendamos nuevamente a la ubicación del recinto en relación a la ciudad, para comprender en este caso la forma en cómo se accedía al lugar. Ya sabemos de la configuración general del paño de EFE al norte de la Avenida Vicuña Mackenna. Falta precisar aún el sector específico por donde las personas podían ingresar a la Estación. Para ello tenemos que dirigir la mirada al segmento entre las calles Serrano y Barros, en donde se ubicaba el acceso oficial al recinto, a través de una suerte de portón que siempre permanecía abierto y sin mayor control, información que conocemos a partir de lo señalado por ex funcionarios y usuarios (punto rojo en figura N° 5). De este modo, el punto de acceso guarda estrecha relación con las calles preexistentes, primero con Avenida Vicuña Mackenna, la que acompaña toda la extensión del recinto en el eje este-oeste, pero también con calle Ignacio Serrano, cuya proyección hacia el norte habría sido determinante para establecer el acceso a la Estación, con una leve distorsión hacia el oriente (ver figura N° 5). Esta situación es clave, pues da cuenta del ensamble directo entre el rectángulo industrial y la trama urbana de la ciudad, lo que a su vez gatilla las condiciones materiales iniciales en su interior, con la aparición de una explanada, que separa dicho punto de acceso respecto al edificio de pasajeros propiamente tal. Por allí ingresaban entonces vehículos y peatones, hacia un espacio abierto con piso de tierra, que daba la bienvenida al terreno y en donde el edificio de pasajeros se alzaba por el costado oriente. El resto del terreno de ferrocarriles estaba delimitado por rejas, la mayoría desaparecidas en los últimos años de funcionamiento según relatos de la comunidad, soportadas en pilares de concreto hoy en día inexistentes.

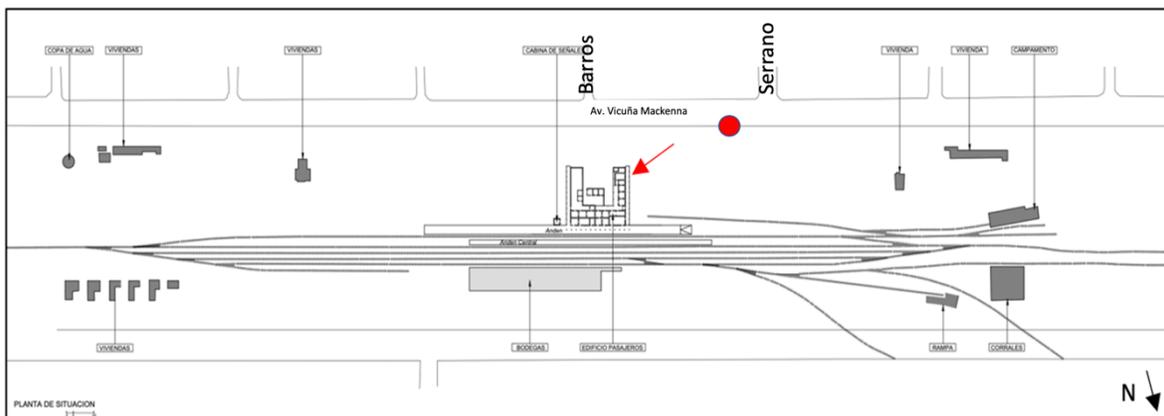


Figura 5. Planta General del recinto ferroviario. Debido a la gran extensión, no se aprecian en detalle cada uno de los recintos. La imagen permite entender el eje lineal en el que se disponen las estructuras, ordenamiento determinado por las vías. Flecha roja señala al edificio de pasajeros y el punto rojo el acceso desde Avenida Vicuña Mackenna. Fuente: Jiménez et. al. 2012, con redefiniciones de algunas medidas a partir de la presente investigación.

Pasemos ahora a revisar en detalle aquellos recintos que configuran el ámbito público de la Estación, formalmente identificados a partir de la reconstrucción planimétrica. Para ello y según hemos adelantado, haremos referencia a las estructuras

directamente involucradas en el uso público, sobre todo al andén de pasajeros, así también a las que conforman su entorno, edificio de pasajeros, cabina de señales, bodega, andén central y rieles, relevantes de todas maneras a la hora de evaluar la percepción del usuario. Recordemos también que la información se basa en fichas de levantamiento arquitectónico que describen el estado actual del lugar, pero complementadas con antecedentes sobre la situación de la Estación a mediados del siglo XX, disponibles desde un expediente técnico elaborado previamente (Jiménez et. al. 2012).

Andén principal o de pasajeros.

Como ya se ha dicho, formalmente el andén principal corresponde al espacio público oficial de la Estación, sector destinado a la espera de pasajeros y en donde la fachada del edificio operó como límite más evidente entre lo público y lo privado, o sea, entre la horizontalidad de esta estructura plana y abierta y la verticalidad de la construcción destinada a oficinas y casa del jefe de estación.

Se emplaza adyacente al edificio de pasajeros por el norte, formando un rectángulo con largo total de 180 metros y un ancho que alcanza los 6,20 metros. Se compone de un radier de hormigón armado que presenta una altura de 40 centímetros respecto a la base de las vías férreas. Corresponde a una plataforma construida en base a un muro perimetral y relleno con roca natural seleccionada (grava) y terminación de baldosas en la superficie. Las baldosas son de dos tipos, 1) cemento pigmentado con motivos floral y geométrico, color rojo y 2) de tipo "chocolate", baldosa con diseño bajorrelieve, ambas con dimensiones de 20X20 centímetros y 2 cm de espesor. Frente a las ruinas del edificio de pasajeros y también hacia el sector oriente, los pavimentos se conservan en buen estado pese al paso del tiempo y la falta de mantención. La terminación de baldosas prácticamente comprende toda su extensión, predominando el uso del tipo 1, que habría sido la original (fines del siglo XIX), aunque con algunos segmentos poco sistemáticos del tipo 2, probablemente instalados de manera posterior (aprox. 1930-1940). A su vez, al finalizar el andén por el poniente, se observa que termina en una rampa de unos 8 metros de extensión, desde el nivel más alto (40cm) hasta la cota 0, con un tratamiento de superficie de pastelones de concreto. Cabe mencionar que el sector central originalmente contaba con la protección de una techumbre, que se proyectaba desde el edificio, formando un corredor de unos 44 metros de extensión X 3 metros de ancho (no cubría todo el ancho del andén), con una superficie protegida de unos 132 m² aproximadamente, la única de estas características en el espacio público formal.

En esta descripción es destacable la presencia de las baldosas (figuras 7, 8 y 9), también conocidas como mosaico hidráulico, que pueden ser consideradas como piezas diagnósticas de una época. Forman parte de la construcción horizontal del paisaje, propio del ámbito público y exclusivamente en el andén principal, dando cuenta de un tratamiento distintivo. El mosaico hidráulico es un material fabricado de forma

eminentemente manual y en cada pieza se pueden observar dos capas claramente diferenciadas: la base o cuerpo de la baldosa, de color gris, y una fina capa superior coloreada, zona en la que asientan los diversos motivos destinados a ser vistos. Es precisamente esta capa superior, la cara vista, la que por su acabado caracteriza y hace inconfundible el mosaico hidráulico respecto de cualquier otro tipo de pavimento, pues es donde se plasmaron los diseños. Por otro lado tenemos la cara inferior, el revés, formada por una capa de color grisáceo, y cuya función es principalmente la de conformar el cuerpo o base. Su aspecto es bastante basto, pues al ser la zona que se asentaba sobre el mortero que unía las diferentes baldosas, debía tener un acabado muy poroso que permitiera una correcta adherencia (Hernández, 2009). En algunas oportunidades, en esta cara posterior se grababan en bajorrelieve el nombre de la fábrica y localidad de procedencia, información que no ha sido posible identificar en el caso melipillano hasta ahora.

La precisión temporal respecto a la instalación de estas baldosas, tal vez dispuestas tiempo después de la construcción original, es un aspecto aún por resolver, considerando por ejemplo que su producción en Chile habría comenzado a fines de la primera década del siglo XX⁶, y cuya factibilidad estuvo dada por la producción local de cemento Portland (Brancoli y Berstein, 2016). En caso contrario, un uso previo debió requerir traerlas desde algunos de los países Europeos productores, entre ellos Francia, Inglaterra y Alemania, quienes comenzaron a fabricarlas antes de la segunda mitad del siglo XIX, también España, donde se sabe de su manufactura a fines del mismo siglo (Hernández, 2009). Si pensamos que para la construcción de las estaciones fue necesario importar buena parte de los materiales, tal vez también fueron considerados aquellos que darían el acabado final al recinto. Por su parte, para las baldosas tipo “chocolate” (baldosa hidráulica ranurada), que en el andén principal de Melipilla aparecen distribuidas, aparentemente, de manera poco sistemática y sobre todo hacia el sector oriente, seguramente como parches de arreglos posteriores, su utilización en Chile puede ser identificada con claridad desde la tercera década del siglo XX, cuando en aquella época, y como parte de la campaña *Compre productos Chilenos*, su uso fue promovido desde el gobierno central de Carlos Ibañez del Campo, en respuesta a *La Gran Depresión* económica, y donde además, la utilización de la baldosa en el equipamiento urbano era parte de una voluntad de modernizar y normalizar la infraestructura pública (Brancoli y Berstein, 2016).

En el andén principal las personas esperaban el paso del ferrocarril, con un sector techado que permitía refugiarse de las lluvias así como del inclemente calor en verano. El espacio protegido, los 132 m², corresponde a la proyección directa del edificio de pasajeros, en cuyas ventanillas los usuarios(as) obtenían sus boletos o recogían encomiendas. Hoy en día, como adelantamos, su estado de conservación es regular. La

⁶ Esta primera fecha sería coincidente con los registros de la Segunda Memoria de la *Sociedad Anónima Fábrica Nacional de Baldosas Hidráulicas y Obras de Cemento en Concepción*, la cual en 1907 señala que han importado maquinaria desde Europa para la producción de baldosas, pero que aún no se han instalado (Brancoli y Berstein, 2016).

plataforma se encuentra bien consolidada, aunque las baldosas de la superficie muestran severos daños producto del intemperismo así como de la acción antrópica.



Figura 6. Vista general del andén de pasajeros de poniente a oriente. En primer plano, la rampa que marca el inicio del andén por el poniente. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021.



Figura 7, a la izquierda. Detalle del perfil de baldosa decorada, en donde se observan las dos capas que componen la pieza. Figura 8, al centro. Patrón de distribución del mosaico hidráulico en la Estación de Melipilla, con dos filas de rombos por una de flores. Figura 9, a la derecha. Baldosa tipo “chocolate” en la Estación. Fuente: Elaboración propia. Mayo 2021.

Edificio de Pasajeros⁷.

Como vimos en figura 5 (flecha roja), el edificio de pasajeros se ubica relativamente al centro del terreno de ferrocarriles, por el borde sur, ligando al sistema de

⁷ En Anexo N°3 encontrarán las Fichas de Registro de cada una de estas estructuras, con descripción y detalle del estado actual de sus materiales. A su vez, en Anexo N° 4 quedan disponibles planos de planta y alzada de la situación actual y original del recinto, que permiten observar las diferencias producto de su desmantelamiento, principalmente a causa del robo de materiales.

transportes con la ciudad. En la actualidad se observa una planta de 40,50 X 10,25 metros, considerando una superficie total de unos 415 m² (figura 10). Originalmente correspondía a una composición volumétrica con esquema en “U”, cubierta a cuatro vertientes, con una superficie de unos 900 m² aproximadamente, y aunque ahora sólo aparece un rectángulo, la distribución en planta seguía los lineamientos de la arquitectura del valle central, vale decir, un esquema de patio interior con construcción perimetral.

El edificio estación (o edificio de pasajeros) fue construido en estructura de albañilería, presentando paramentos de ladrillo unidos con cemento y confinados con vigas de hormigón armado, estas últimas, estructuras de cemento reforzadas con barras de acero, una tecnología nueva para la época, seguramente de los primeros usos de hormigón armado en Melipilla y también en el país⁸, registrándose como elemento diagnóstico de fines del siglo XIX y principios de siglo XX. Estos muros presentaban una altura de tres metros y fueron estucados con revoque de arcilla pintada -siendo de color amarillo en su última época- una terminación que dialogaba con las fachadas de las casas del pueblo. La estructura de techumbre era enteramente de madera y aportaba unos dos metros adicionales a la altura general del edificio. Los exteriores, y como una forma de proteger y cubrir el andén principal, así como los pasillos, estaban compuestos por galerías de techumbre plana, sostenidas por columnas de madera hoy inexistentes. Respecto a esto último, es destacable el pasillo poniente del edificio, de unos 39 metros de largo por 3 de ancho aproximadamente (señalado con flecha amarilla en figura N° 11) que en Melipilla opera como la plataforma de acceso oficial al recinto, esto por su cercanía con el punto de ingreso a los terrenos de EFE desde el exterior.

De esta forma, en cuanto a su tipología y expresión arquitectónica, el edificio plasma una imagen de tipo industrial, gracias a la incorporación de nuevos materiales, pero combinada a su vez con aspectos vernáculos, y añadiendo ciertos elementos decorativos, lo que le otorga un estilo ecléctico. Tal vez como única excepción dentro del paño ferroviario, encontramos en el edificio de pasajeros un espacio para la creación arquitectónica, aunque manteniendo siempre la norma tipológica. Es así como en planta sigue los lineamientos de la arquitectura del valle central, pero al mismo tiempo, en elementos como techumbre y galerías, propone nuevas formas de diseño, a saber, no existe cubierta de tejas de arcilla y el corredor no es una prolongación de la techumbre, sino que es fijado como un elemento adicional formando galerías para cubrir el andén y pasillos.

⁸ Hasta el siglo XIX, los morteros que se venían empleando en la construcción eran elaborados principalmente con arcillas, yeso o, más comúnmente, con cal. Es en 1824 cuando el constructor inglés Joseph Aspdin patenta un nuevo tipo de cemento artificial al que llamará cemento Portland, revolucionando el mundo de la construcción, tanto por sus propiedades hidráulicas, como por su rapidez en el fraguado y excepcional dureza. De este modo nacen, a partir de 1825, las primeras cementeras en Inglaterra, Francia y Alemania (Hernández, 2009). En Chile, la empresa Cemento Melón fue la primera quien lo produjo, en el año 1908 y cuarenta años más tarde lo haría Polpaico, aumentando la oferta. Por ello, su uso previo requería la necesidad de importarlo (Brancoli y Berstein, 2016).

En cuanto a su función, este lugar se relaciona con el transporte, como la venta de boletos y sitios de espera, envío de encomiendas y el control de los trenes mediante la cabina de señales. Las estaciones de segunda clase, como la de Melipilla, generalmente incorporaron en el mismo edificio de pasajeros la vivienda del jefe de estación, por cuestiones de control de tráfico permanentes, dando cuenta de una dualidad en el programa arquitectónico, edificio de pasajeros-vivienda jefe de estación. De este modo, el programa destinado a funciones públicas de la Estación se concentraba hacia el andén de pasajeros, contiguo al edificio por el norte, en donde la relación se generaba a través de las ventanillas, ubicando en ellas el límite entre lo público y lo privado. Por su parte, el programa relativo a los servicios sanitario-cocina (de uso privado para funcionarios) se mantuvo en módulos independientes al edificio de pasajeros y se ubicaron hacia el sector posterior de la construcción.

Con todo, no olvidemos que el edificio es la cara visible del ferrocarril para la comunidad local, así como para los viajeros de paso, que ven en esta construcción la imagen de bienvenida al pueblo, lo que explica un tratamiento diferencial de este espacio en comparación a las estructuras netamente industriales, por ejemplo el color de su fachada.



Figura 10. Planta actual del edificio de pasajeros. También podemos ver la cabina de señales a la izquierda, así como el detalle de andenes por el norte. En la esquina inferior derecha se observa parte del estado actual de la Estación. Fuente: Jiménez et. al. 2012, con redefiniciones y precisiones métricas de andén y rieles a partir de la presente investigación.

Actualmente el estado de conservación del edificio estación de pasajeros conserva partes o trazos de los muros perimetrales de albañilería armada, así como algunos

interiores, aunque como ya se indicó, la planta original se encuentra gravemente intervenida por actividades comerciales que se generan hacia el costado de Avenida Vicuña Mackenna. Hoy no podemos observar la planta en U original, tampoco los pisos interiores ni gran parte de la estructura, pues su estado de conservación es absolutamente malo.

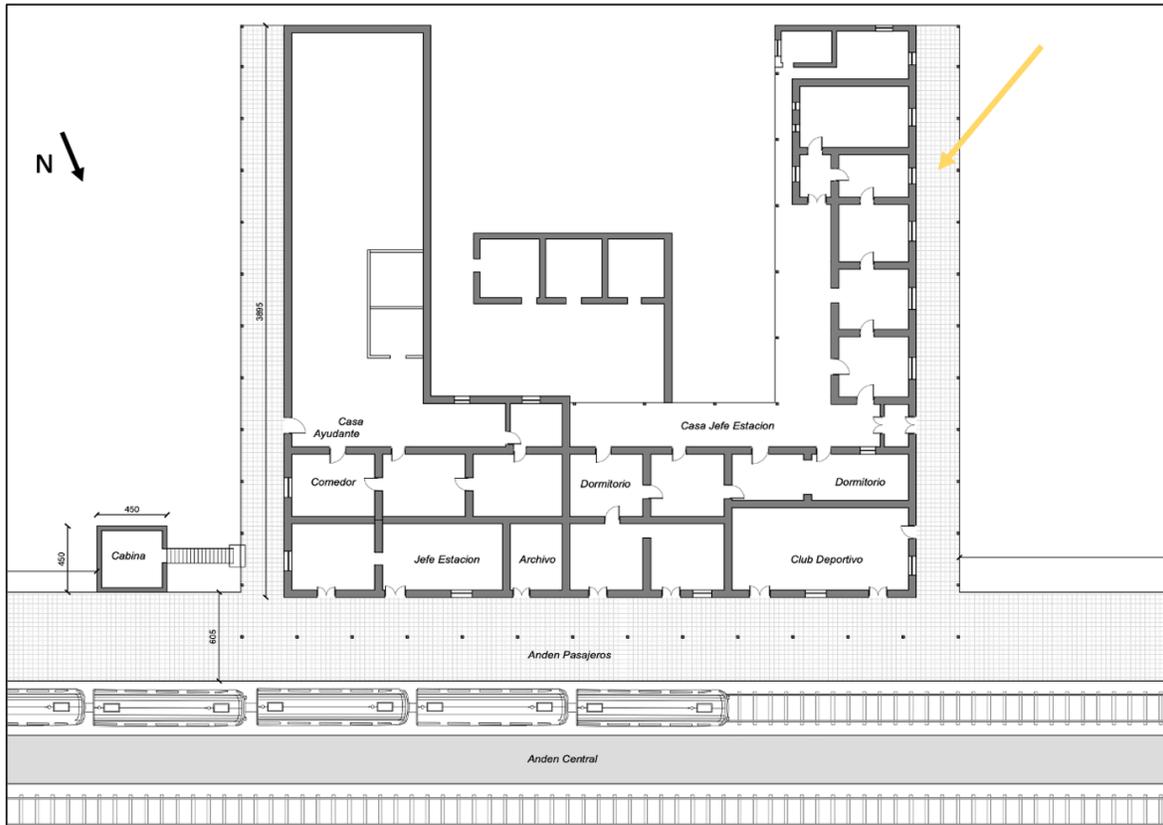


Figura 11. Planta original del edificio de pasajeros. Permite comparar el estado actual (figura 10) versus la situación de mediados del siglo XX, dando cuenta del notable cambio producto de intervenciones y reutilizaciones del terreno de EFE. Flecha amarilla señala el pasillo de acceso. Fuente: Jiménez et. al. 2012, con redefiniciones y precisiones métricas de andenes y rieles a partir de la presente investigación.

Cabina de Señales.

Ubicada justo al costado oriente del edificio de pasajeros, a unos 5 metros aproximadamente. La cabina de señales corresponde a un edificio de volumen vertical, cuadrado, compuesto de una estructura de muros perimetrales de hormigón armado, cuya terminación, a diferencia del edificio de pasajeros, no se realizó con revoque de arcilla, sino con estuco de cemento, aunque también de color amarillo. Dicha estructura es lo único que se conserva en la actualidad. La dimensión de sus lados es de 4,5 metros, generando una superficie interior de unos 20 m², y con 4 metros de altura su fachada. Originalmente sostenía un habitáculo fabricado enteramente de madera, la cabina

propiamente tal, dispuesta entonces en un segundo piso, alcanzando una altura total de unos ocho metros.

Esta cabina constituye una tipología arquitectónica que es frecuente en el ramal. Las hay de diferentes tamaños, sin embargo, se repiten los elementos, siendo la de Melipilla de dimensiones similares a la de Estación Central y San Antonio. Como hemos señalado, esta estación corresponde a una de segunda categoría -dentro de los tres conjuntos que componen el ramal- aunque la más importante dentro de ellas, tanto por su posición justo a mitad del recorrido entre la capital y el puerto y también porque originalmente correspondía a una estación terminal.

En el segundo nivel se ubicaba el sistema de palancas, al que se ingresaba por medio de una escalera de estructura metálica con peldaños de madera, ubicada en la parte exterior del edificio por el poniente, hoy inexistente. El primer nivel albergaba los instrumentos mecánicos necesarios para el funcionamiento de este sistema de control de rieles. Era un recinto estrictamente asociado a la función de transporte y al mismo tiempo, operó como el sector privado más alto dentro del entorno público, lográndose desde aquí una buena visibilidad del área general del recinto ferroviario y a su vez, destacando como hito visual en el contexto público de la Estación.

El estado de conservación del recinto es regular, con el segundo nivel absolutamente desaparecido, aunque con el primer piso manteniendo buena parte de su estructura.



Figura 12. A la izquierda, situación actual de la cabina de señales (Fuente: elaboración propia). A la derecha, situación original. Fuente: Jiménez et. al 2012.

Bodega.

Este recinto se ubica en el sector central del terreno de ferrocarriles, costado norte y enfrentando al edificio de pasajeros. Hoy sólo se observa la plataforma que operó como fundación de las bodegas, con un zócalo perimetral rectangular de 96 x 15 metros y una

altura promedio de 1 metro. La superficie total de este recinto alcanza prácticamente los 1500 m². La plataforma se construye a partir de este muro perimetral compuesto de rocas canteadas de grandes dimensiones, de unos 40 X 40 cm. cada una, unidas por una argamasa de cemento pobre, predominantemente arena, generando un ancho de muro de unos 80 cm. Destaca además un acceso por el frente sur, a partir de dos gradas enfrentadas con tres peldaños cada una, construidas con la misma base de rocas canteadas y revoque de cemento. Planimetrías de la bodega tipo del ramal revelan que se trataba de grandes volúmenes de estructura en madera y techumbre a cuatro aguas del mismo material (figura N° 14). Ex empleados de ferrocarriles comentan que se trataría de dos estructuras adyacentes sobre el basamento que aún es posible observar, una construida de albañilería confinada, similar al edificio de pasajeros y la otra de estructura de madera (Jiménez et. al. 2012). Desde los andenes se observaba entonces esta gran edificación, como límite norte de la Estación, bloqueando en buena medida la visibilidad hacia los terrenos de la parte posterior. Pensemos en una altura original que alcanzaría, al menos, unos doce metros, esto de acuerdo a fotografías de la época y planos tipo del tramo Melipilla-Cartagena (ver figuras 14 y 21), siendo la fachada de un área de acceso restringido dentro del conjunto, un espacio privado, en virtud de sus funciones.



Figura 13. Situación actual de la bodega, donde sólo se conserva la gran plataforma sobre la que se levantaba la estructura. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021.

En la bodega se almacenaban las mercaderías que transportaba el tren de carga, relacionadas principalmente con la actividad del agro en la zona, embarcándose entre otros productos trigo, maíz y leche y descargando salitre y carbón, por nombrar algunos de los más importantes (Jiménez et. al 2012).

Sólo conservando la base de la bodega original, no cabe duda que el estado de conservación es malo, aunque de todas formas permite advertir con claridad su ubicación dentro del conjunto.

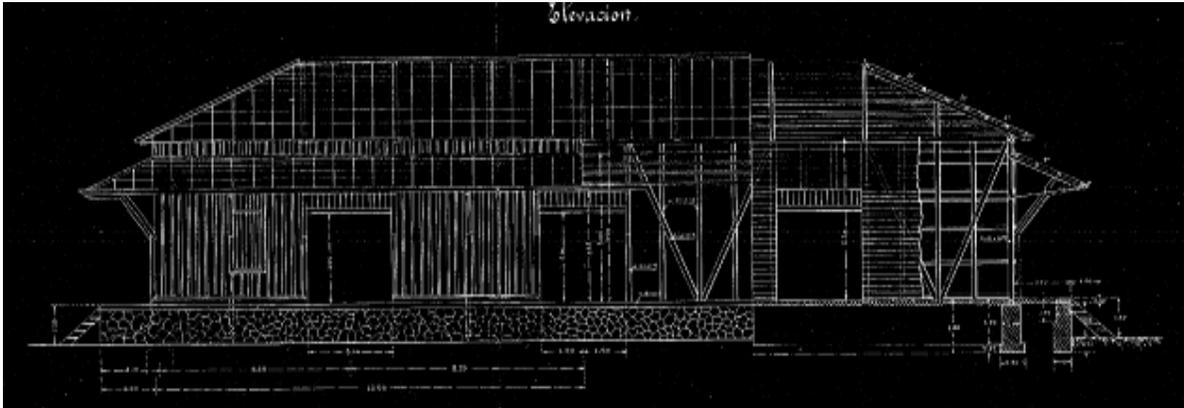


Figura 14. Bodega Tipo, tramo Melipilla-Cartagena. Planimetría Ferrocarril de Melipilla a San Antonio (MOP, 1909 en Jiménez et. al. 2012).

Andén Central.

Se ubica al norte del andén principal, con una vía férrea de por medio. Corresponde a una plataforma construida en base a un muro perimetral de hormigón armado, relleno con roca natural seleccionada (grava) y con terminación de pastelones de hormigón en superficie, dando cuerpo así a un radier acabado. Presenta un largo aproximado de 175 metros X 3,3 de ancho, y al igual que el anterior, se eleva a un máximo de 40 centímetros sobre el nivel de la línea férrea. Los pastelones de la superficie dejan ver juntas cada 80 y 120 centímetros en toda su extensión, se infiere que con el objetivo de evitar fisuras en el material ante movimientos telúricos. Al finalizar el andén, en ambos costados, se observa que termina en una rampa de unos 8 metros de extensión, desde el nivel más alto (40cm) hasta la cota 0.

El andén central tenía un uso limitado para los(as) pasajeros, lo que ocurría sólo en casos excepcionales, como en ciertos operativos ferroviarios realizados en época de dictadura o bien frente a emergencias, pero en general su utilización estaba asociada a la carga y descarga de mercancías, respondiendo a la ubicación de la bodega (Jiménez et. al. 2012). La diferencia en el ancho de ambos andenes así como la terminación de la superficie, da cuenta, desde la construcción formal del espacio, de una distinción entre aquella plataforma netamente funcional al tren de carga versus otra destinada a la recepción de pasajeros en un espacio público. Por lo mismo, en esta oportunidad se considera sólo formando parte del entorno público, pero no como espacio público de uso directo.

Su estado de conservación es de regular a bueno, con la plataforma aún consolidada y la superficie de pastelones no mayormente alterada.



Figura 15. Vista general del andén central, de oriente a poniente y detalle del tratamiento de superficie en base a pastelones. Fuente: Elaboración propia. Mayo 2021.

Vías férreas.

Ubicadas al centro del terreno ferroviario, en el sector asociado visualmente al espacio público, se aprecian 5 líneas, todas de trocha ancha, vale decir, de 1,676 metros de ancho entre los ejes de cada riel, con una orientación casi este-oeste, de 280° N. Una de las vías, originalmente la de mayor uso, se ubica entre los dos andenes, las otras cuatro se disponen al norte del andén central y al sur de la bodega (ver figura N° 5 y N° 16, para reconocimiento de las vías en el paño ferroviario). Todas se encuentran soportadas en terraplenes de roca chancada, de anchos aproximados de 3,5 metros y 15 cm. de altura máxima. Dentro del terreno general de EFE, la extensión máxima de las vías -la proyección de la segunda de sur a norte- es de unos 860 metros aproximadamente, mientras que el segmento más corto es de unos 500 metros, correspondiente a la vía adyacente a la bodega o vía N° 5.

La segunda vía corresponde a la proyección del ramal principal, aunque originalmente, con la Estación en uso, sería la primera vía de sur a norte la de mayor relevancia en el entorno del espacio público, aquella asociada al andén principal y al edificio de pasajeros. En la actualidad, la segunda vía se encuentra activa, debido al recorrido del *tren del ácido*. Las otras cuatro dejaron de utilizarse con el cierre del tren de pasajeros, situación que se refleja en el óxido de sus rieles y el estado de conservación de los durmientes de roble, que en el caso de la vía N° 5 muestra un severo deterioro por intemperismo (ver figura 18). Por último, es posible hacer referencia al segmento de una sexta vía en este sector, ubicada al poniente del edificio de pasajeros, la que según relatos de la comunidad habría estado en desuso y prácticamente imperceptible en terreno en los últimos años de la Estación, aquellos asociados a la memoria del lugar.

y además, al orden perceptivo que la construcción pretende configurar. Para la evaluación de esto último se requiere de dos tipos de análisis, los de Movilidad y los de la Percepción Visual.

Análisis de Movilidad.

Diseñado para analizar las relaciones entre el espacio construido y el significado subyacente, este se realiza a partir de dos técnicas: el Análisis de Circulación y el Análisis Gamma.

Tal como fue señalado, a partir del Análisis de Circulación se evalúa el recorrido que se realiza para aproximarse a una construcción, así como para pasar de un espacio a otro, definiendo la dirección, sentido y determinando el hilo perceptivo de una construcción a través del movimiento. Para el caso de la Estación Melipilla, nos interesa principalmente la articulación del movimiento en los espacios públicos, es decir, considerando accesos, pasillo y andén de pasajeros, con el fin de dar cuenta de su complejidad y posibilidades de acción propiciadas por la construcción y operación del ferrocarril.

Como vemos en la figura 19, según ha sido explicado en la configuración formal del espacio público de la Estación, tomando en cuenta también ciertas fotografías de la época de funcionamiento y refrendado en parte por algunos de los relatos de la comunidad, tenemos un recorrido que comienza por el acceso ubicado en Av. Vicuña Mackenna, casi en la intersección con la calle Serrano, que sería el sector contiguo inmediato a la Estación, por donde ingresaban tanto vehículos como peatones, ingreso marcado por la existencia de dos pilares y un portón siempre abierto, incluso sin rejas en los últimos años, según testimonios de ex funcionarios. Desde ahí se abría una extensa explanada, apareciendo el edificio de pasajeros hacia el oriente, definiendo este hito arquitectónico la dirección general del recorrido al interior del espacio ferroviario, por su singularidad constructiva y por supuesto, por la importancia central como punto de operaciones del transporte. Fotografías de la época ayudan a dar cuenta de esta situación, como las figuras 23 y 24, donde en la primera se alcanza a advertir la zona de acceso y en la segunda, la explanada con el edificio de pasajeros de fondo, respectivamente. Sin desmedro de lo anterior, una vez al interior de los terrenos de EFE, la dirección específica hacia el edificio expone ciertas variantes en su configuración material, determinadas sobre todo por la ubicación del andén principal en relación a la explanada, pues desde esta última las personas podían acceder al andén a través de distintos puntos, aunque llegando finalmente al sector cubierto, junto al edificio, para ser atendidos(as) en sus ventanillas. Por su parte, el pasillo poniente del edificio de pasajeros también operó como acceso hacia el andén principal, representando la ruta más formal dentro del tránsito establecido, al ser la primera plataforma de concreto disponible al interior del espacio, en relación al exterior, y adyacente al edificio principal. De cualquier manera, en ambos casos estamos hablando de un recorrido determinado por la funcionalidad y distribución de las estructuras ferroviarias, es decir, las alternativas de

circulación se circunscriben a las restricciones de la planta arquitectónica y la operación del ferrocarril.

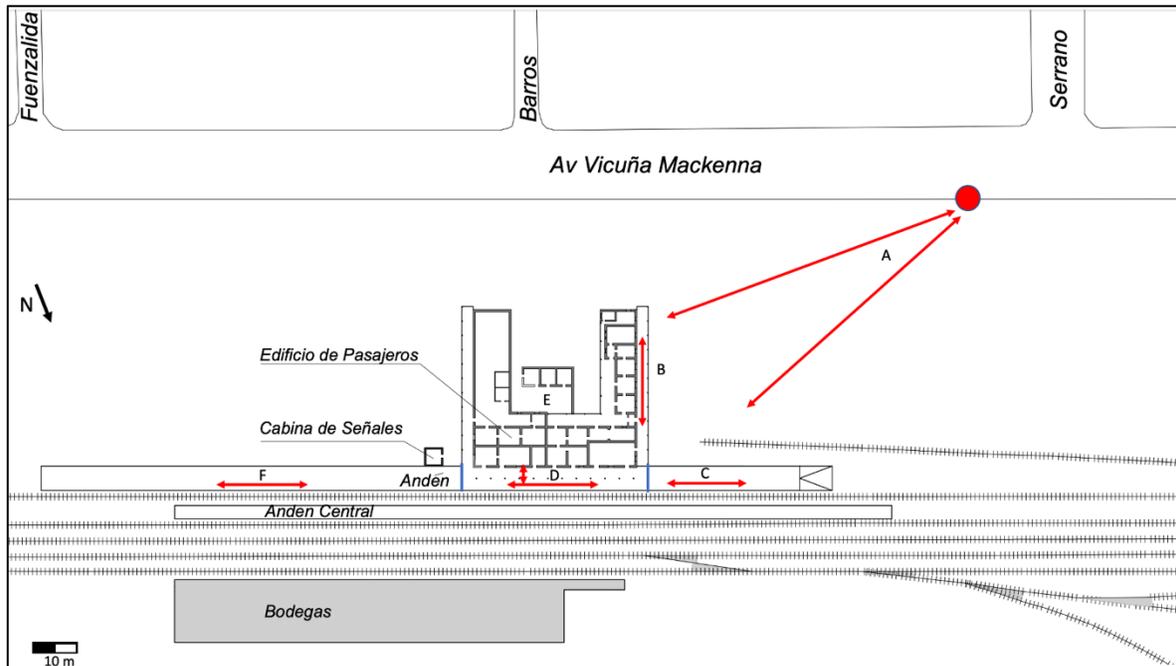


Figura 19. Planta con la representación de la circulación en el espacio público de la Estación. Las flechas rojas indican el recorrido ideal proyectado desde el acceso (punto rojo), destacando el uso de la explanada. Se aprecia la configuración de un recorrido claramente dirigido en función de la pasada del tren y el edificio de pasajeros. Fuente: Elaboración propia (plano base: Jiménez et. al. 2012)

En la misma figura 19 vemos cómo las letras representan a cada uno de los sectores que constituyen el espacio público recorrido, en virtud de este uso guiado por el paso del tren: A) explanada de acceso; B) el pasillo poniente del edificio; C) el andén principal sector poniente; D) el andén principal sector central; E) el edificio de pasajeros; y F) el andén principal sector oriente. Destaca la identificación de la explanada, la que en términos constructivos no presenta ningún tipo de verticalidad, siendo sólo un área despejada, de tierra, según informan fotografías y testimonios de la época. Su despliegue material da cuenta de un área que no impuso barreras para el acceso al andén de pasajeros y luego hacia el edificio, es decir, las personas podían atravesar dicho espacio sin encontrarse con elementos físicos que lo impidieran ni lo restringieran mayormente, sino hasta llegar a las otras estructuras de uso público. De este modo, se representa con dos flechas rojas el atraveso por el lugar, queriendo sobre todo señalar la posibilidad de llegar al andén principal, ya sea por el pasillo poniente del edificio o bien directamente desde la explanada. Sin duda los ejes de uso cotidiano debieron ser más numerosos y complejos. Reiteramos, por ahora podemos establecer que se trató de un plano horizontal, sin restricciones significativas para el recorrido hacia los demás sectores de uso público. Al mismo tiempo, la ubicación del acceso al recinto de EFE, punto rojo en la imagen, es una clave determinante en la configuración del recorrido, tal vez el aspecto más crítico en esta relación entre el plano arquitectónico y su proyección material en

relación a la ciudad. En este caso, es dicho acceso el que posibilita y define la aparición de la explanada. El ingreso a los terrenos de ferrocarriles tiene una relación directa con el damero de la ciudad y sus principales avenidas, Vicuña Mackenna e Ignacio Serrano. Si el acceso hubiese tenido que ser establecido en otro punto, en este diálogo entre el poblado y la Estación, la presencia de la explanada tal vez sería menos significativa. O sea, el detalle no menor del punto de acceso impacta directamente en la posibilidad de este espacio abierto, donde además tenemos la mayor libertad relativa de circulación.

Por su parte, en el andén de pasajeros se realiza una subdivisión en tres segmentos, en función de rasgos materiales que estuvieron presentes en la época de funcionamiento del tren, destacando la presencia de techumbre en el sector central y sus respectivos umbrales de acceso y salida, los que si bien no implican bloqueos ni desniveles en el tránsito a lo largo de la plataforma, es decir, pudiendo los usuarios desplazarse de manera continua en sus 180 metros de extensión, sí serán gravitantes en la definición de áreas con mayor o menor grado de privacidad dentro del entorno público, condición que será relacionada y descrita en el siguiente análisis, Gamma. Por ahora sólo destacar que estas singularidades tienen directa relación con la presencia del edificio de pasajeros, estructura de carácter privado que sin embargo orientó el uso general del espacio público, pues en sus ventanillas las personas eran atendidas por parte de funcionarios del tren.

Es posible constatar entonces un recorrido dirigido, determinado por la lógica ingenieril, por la funcionalidad del espacio ferroviario y sus recintos, donde la construcción principal, la Estación propiamente tal, orientó el recorrido a través de ciertos elementos constructivos que guiaron el tránsito: 1) el punto de acceso; 2) la explanada dispuesta a la misma cota que el espacio contiguo exterior, que daba la bienvenida a un gran espacio abierto, público, sin controles específicos más allá del hito físico del acceso, es decir, disponible para el ingreso general de personas desde la ciudad, proyectando la vereda y vía pública con el recinto de EFE; 3) el pasillo del ala poniente del edificio de pasajeros, que en rigor correspondía a la ruta de tránsito oficial hacia el andén, bien definida por la diferencia de nivel respecto a la explanada, unos 20 cm. aproximadamente y el uso de pavimento - hoy inexistente - sumado al alero que se proyectaba desde la techumbre del edificio; 4) El andén principal o de pasajeros, lugar público formal, y al que se podía acceder ya sea viniendo desde el pasillo (emplazado a la misma cota) o bien desde la explanada. A su vez, el tránsito sobre el andén se podía realizar prácticamente hasta el punto de inicio de su construcción por el oriente. Y en este andén, según dijimos, establecemos al menos tres segmentos: oriente, central y poniente, cuya distinción se determina en base a la existencia de umbrales asociados a la techumbre del área central, lo que coincide además con el segmento que enfrenta directamente al edificio de pasajeros, condición clave para desarrollar los siguientes análisis.

Análisis Gamma.

Según ha sido indicado previamente, este análisis se basa en el movimiento a través de los espacios, valorando el grado de dependencia de unos respecto a otros. Sus resultados se concretan en un diagrama de permeabilidad, que representa la comunicación y el tipo de acceso entre las estructuras. Atiende entonces a los controles de acceso a cada lugar y el ordenamiento espacial generado (Mañana et. al. 2002).

En la figura 20 vemos la planta arquitectónica de la Estación Melipilla con la representación del Análisis Gamma. Se observa el diagrama de permeabilidad a mano derecha, donde se configura un esquema que tiene como puntos articuladores a la explanada de acceso junto con el andén principal en su sección central, con el edificio de pasajeros como principal referente en la lógica de movilidad en el espacio. A su vez, destaca la condición del andén principal en su sector oriente (F), el que a pesar de corresponder a un espacio descubierto dentro del andén, su paso por el sector central lo deja en una posición relativamente protegida y más privada, por ejemplo, respecto a la sección poniente. A propósito, con líneas rojas se representa el quiebre material producido por los umbrales de la techumbre del andén en su sección central, lo que permite diferenciar estos tres espacios dentro de la gran plataforma pública lineal.

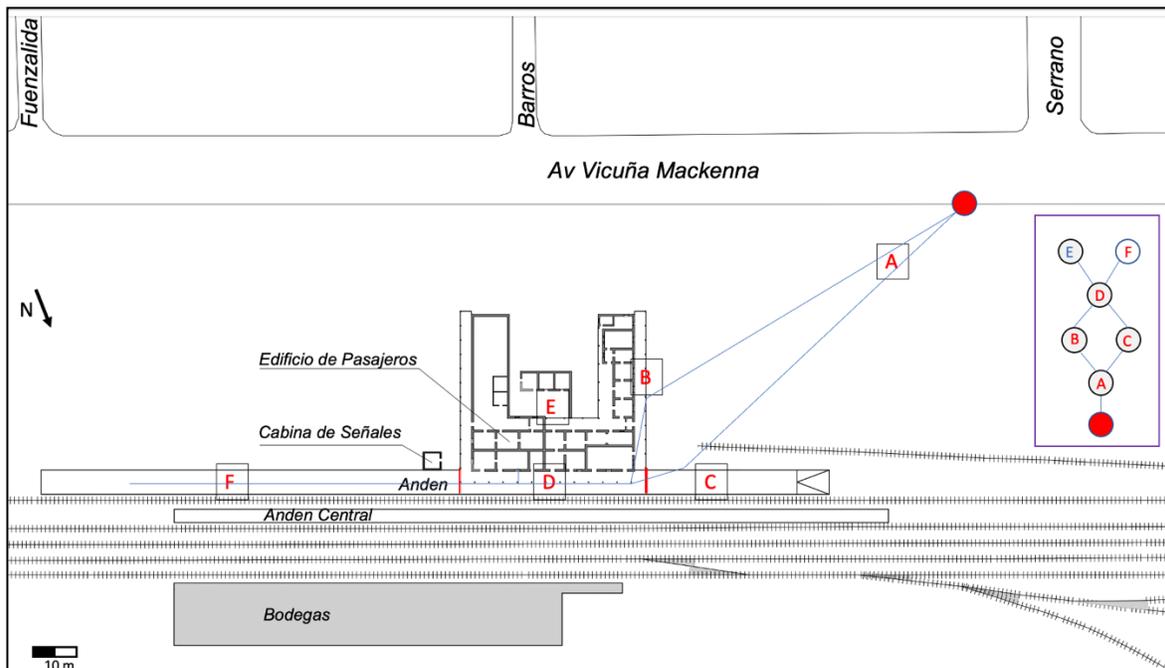


Figura 20. Planta con la representación del Análisis Gamma. Se observa el diagrama de permeabilidad a mano derecha, con el esquema de tipo Asimétrico y Distribuido. Fuente: Elaboración propia (plano base: Jiménez et. al. 2012)

En el caso de la Estación de Melipilla, vemos algunos elementos fundamentales en su configuración y el grado de dependencia de ciertos recintos y espacios respecto a otros, lo que da como resultado un esquema de tipo asimétrico y distribuido.

Hablamos de **relación asimétrica** entre los espacios que conforman el ámbito de lo público, pues para llegar a cada uno de ellos, se requiere pasar antes por otros (ver figura 20). Así, desde el ingreso por Avenida Vicuña Mackenna la construcción obliga a un recorrido altamente dirigido, teniendo que pasar por la explanada hasta llegar al andén, en cuyo sector central se encontraba el área de atención al usuario. Sin embargo, dentro del esquema asimétrico y sin perder esta característica, encontramos algunas variantes posibilitadas por la construcción, especialmente en el paso que se hacía desde la explanada (A) hacia el andén sector central (D), el cual se podía realizar a través del pasillo de acceso formal (B), ubicado en el costado poniente del edificio de pasajeros o bien por el sector poniente del andén (C). Esta sería una de las singularidades asociadas al uso que se fue dando en la Estación, en donde según hemos dicho, el acceso vehicular y de peatones, ubicado a unos 60 metros hacia el poniente del edificio, se convirtió en el punto referencial para la gran explanada que dio la bienvenida al recinto y desde donde se generó esta doble posibilidad de acceso hacia el sector central. O sea, el punto de acceso y la explanada (A) aparecen como primer nodo articulador, dejando en segunda instancia y en categoría similar, tanto al pasillo como al andén en su sector poniente. Reiteramos, probablemente los planos originales no consideraban el punto de ingreso en este sector, al menos no de manera precisa, y lo más seguro es que haya sido una decisión posterior, justamente para organizar de mejor forma el ingreso de vehículos motorizados, lo que poco a poco se consolidó como el único acceso al lugar, dejando al edificio de pasajeros a una distancia no menor, explanada de por medio, perdiendo en cierta forma el control directo de este espacio abierto.

Por otro lado, según adelantamos, podemos realizar una distinción interna en el andén principal, a partir de la lógica de permeabilidad en el mismo (ver figura 20):

1) Tenemos el sector C (poniente), al que se podía acceder directamente desde la explanada, aunque con ciertos rasgos materiales que marcan este cambio. Primero, por la diferencia de cota de aproximadamente 30 cm, y segundo, por el tratamiento de superficie del andén, presentando una terminación de baldosas hidráulicas decoradas, que contrastaban con el piso de tierra de la explanada. Reiteramos, respecto a su permeabilidad desde el ingreso, este sector comparte un nivel similar al del pasillo de acceso.

2) En segundo lugar aparece D (sector central), que aunque formando parte del andén, presenta una gran diferencia, y es que se ubica adyacente al frontis del edificio de pasajeros, generando una relación directa con este y cuyo inicio y fin se marca por los umbrales que conforman la techumbre del sector. Es importante considerar que la techumbre no cubre todo el ancho del Andén, sino 4 de los 6 metros aproximadamente, sin embargo, a diferencia del sector C y F, por enfrentar directamente al edificio principal y al ser un área semi-cubierta, se convierte en un espacio más restringido y controlado. Encontramos acá un segundo nodo articulador del movimiento al interior del espacio público, más protegido del exterior en comparación a los anteriores, denotando un carácter más privado. Al mismo tiempo, desde acá se determina la proyección del uso

público hacia dos zonas cada vez más relacionadas con la operación ferroviaria, el sector oriente del andén y el edificio de pasajeros propiamente tal.

3) Así llegamos al sector F, como segmento final del andén. Aquí aparece una zona que, aunque pública, se encuentra cada vez más inmersa en la operativa del transporte, teniendo como determinante la aparición de la cabina de señales. Este sector aparece bastante más involucrado en el paisaje funcional de EFE y alejado de la salida del recinto, sobre todo respecto a C, y viene a representar el límite del espacio público por el oriente.

Y mencionemos finalmente al edificio de pasajeros (E), espacio privado que orienta el entorno público, esto por su rol clave en la gestión del transporte y actividades generales dentro del terreno de EFE. En sus ventanillas de atención podríamos ubicar el punto final y límite de este diagrama por el poniente.



Figura 21. Izamiento de la bandera en plena interpretación del himno nacional por parte del orfeón municipal. Destaca el uso del andén en su sector oriente, espacio público de mayor control y semi-privacidad. Gentileza Antonio Fuentealba. *Circa 1984.*

Por su parte y en relación a lo anterior, nuestro análisis revela a modo general que asistimos además a una **organización distribuida** del espacio. Y es que si bien el acceso al andén principal presenta ciertas variantes, la ruta hacia el punto articulador de todo el

espacio, el edificio de pasajeros, es mas bien única, con clara y mayoritaria identificación de accesos exclusivos, como el de la entrada vehicular/peatonal, como el acceso al sector techado del andén y ni hablar de la relación con el frontis del edificio a través de las ventanillas.

En la figura 21 se observa el izamiento del pabellón nacional, en el marco de los operativos ferroviarios realizados por la dictadura cívico-militar en la década de los años ochenta del siglo XX. Resulta relevante acceder a este tipo de documentos fotográficos para evaluar ciertos usos del espacio, así como materialidades asociadas. Entre otros elementos, cabe destacar el uso del andén principal para este tipo de actividades públicas, específicamente en el sector ahora denominado como F (área oriente del andén), un área que aunque pública, según dijimos, se encontraba inmersa en un ámbito que tendía a lo privado, esto porque desde ahí hacia el norte, oriente y sur, los terrenos tenían un uso relativo a la operación y viviendas de funcionarios de EFE, sumado a los componentes físicos que marcaban su acceso, sobre todo el recorrido previo por el andén central, que enfrentaba al edificio de pasajeros. Resulta entonces coherente que estas actividades oficiales se dispongan en sectores “interiores” dentro del recinto, a pesar de que se trata del mismo andén, pero sin exponerse a la explanada de acceso y al exterior. De hecho, la fotografía se obtiene desde la cabina de señales, área privada asociada a las labores de transporte, lugar que como vemos, goza de un control visual privilegiado de esta zona. Por su parte, a la izquierda de la imagen se alcanza a percibir uno de los pilares de la techumbre, correspondiente al sector D, el más protegido del espacio público, aunque seguramente con un grado de control similar a F. Destacan por último algunas materialidades significativas, como las baldosas decoradas del andén, el hito de kilometraje a modo de monolito de color amarillo (hoy inexistente) y sin duda, la techumbre de la gran bodega emplazada en el área norte del terreno.

Análisis de Percepción Visual

Recordemos que estos análisis pretenden identificar el orden perceptivo que se implementa en una construcción, considerando la graduación visual según se dispongan los umbrales que, como divisiones entre lo público y lo privado, pueden variar los porcentajes de visibilidad, siendo de carácter más públicos, aquellos más expuestos y abiertos, y más privados, aquellos más ocultos (Mañana et al. 2002).

En el caso de la Estación Melipilla, y al pensar principalmente en la configuración de lo público en su complejidad interna, se toman en cuenta factores como la verticalidad y tamaño de ciertas edificaciones y en general, elementos significativos en la construcción y orientación de este espacio. Si pensamos en la dirección y organización del recorrido producto del análisis de circulación, podemos destacar ciertos aspectos a partir de la percepción visual generada desde distintos ángulos de ese mismo recorrido. La figura 20 servirá entonces para ubicar estos lugares referenciales: como dijimos, el punto de color rojo señala el acceso por Av. Vicuña Mackenna; la letra B, el pasillo poniente del edificio de pasajeros; la letra C, el andén principal (o de pasajeros) en su segmento poniente; la

letra D, el andén principal en su segmento central; y la letra F, el andén principal en su segmento oriente. Por su parte, en cada uno de los planos explicativos se representan con polígonos verdes los campos de visión binocular nítida, aprox. 45° cada uno, destacando también el polígono rojo punteado que señala la explanada de acceso a la Estación, en área de 80 X 50 metros aproximadamente, la que sin formar parte de una planta arquitectónica construida, sí es clave para entender la percepción del espacio público en el lugar.

1) **Desde el acceso por Av. Vicuña Mackenna** (figura 22), la **visibilidad** ofrece un plano abierto, cuyos límites vendrán definidos por la aparición de viviendas de funcionarios y espacios de trabajo de tipo privado, propios de las funciones de transporte, esto hacia el poniente. A su vez, la visibilidad hacia el nororiente tendrá como hito clave la presencia del enorme volumen de la bodega, cuyo frontis define el límite de la percepción de lo público y que la hace aparecer como un elemento significativo en la configuración del paisaje industrial dentro de la Estación, a pesar de que el acceso a la misma se encontraba del todo restringido no sólo por sus puertas, sino también por la presencia del andén central y las propias vías férreas⁹. Hacia el oriente en tanto, aparece la principal verticalidad dentro del terreno, aunque de menor altura que la bodega, el edificio de pasajeros se levanta como recinto ordenador de la percepción del espacio, esto por su importancia dentro de la funcionalidad de transporte y atención a público, lo que define las rutas de tránsito y orientación visual preponderante al interior. Resulta interesante el caso de la explanada de acceso, cuyo campo visual excedía con creces los 4.000 m² (aproximados) disponibles para uso por parte de usuarios(as). Y es que si bien hacia el oriente aparece el edificio, como límite visual y constructivo de este espacio abierto, hacia el norte, el límite viene dado por la presencia del andén principal, el que sin embargo no representa un quiebre visual desde esta perspectiva, condición que recién se genera en parte con la bodega; tampoco hacia el poniente, donde la aparición de viviendas y recintos netamente de operación ferroviaria se levantan más allá de los límites de uso de la explanada, cuyo espacio de actividad pública llegaría hasta la proyección de calle Serrano. Por ahora no profundizamos en lo que sucede con el campo visual hacia el sur, terrenos externos a EFE, aunque vale recordar que se trata de la vereda y calle Av. Vicuña Mackenna, las que con una cota similar y sin mayores verticalidades, no producen una variación perceptiva relevante, sin olvidar eso sí la existencia de la reja que separaba ambos espacios.

La **visibilización** de este punto, por su parte, se encuentra expuesta a lo que se puede observar desde el edificio de pasajeros, aunque sólo desde el ala poniente, sector que albergaba parte de la casa del jefe de estación así como algunas oficinas, operando un control relativo desde este punto, aunque alejado por unos 60 a 70 metros aproximadamente. Desde las viviendas y estructuras propias del trabajo ferroviario,

⁹ De hecho, según testimonios locales, la operación de las bodegas se habría producido mayormente por su frente norte.

ubicadas al poniente y el norte, la distancia era aún mayor y seguramente, por la naturaleza de sus actividades, el control debió ser menor desde ahí.

Entonces, sumado a un acceso bastante libre, con la explanada interior desplegándose con cierta continuidad respecto al exterior de los terrenos de EFE, tenemos un escaso control visual de este punto y en general de buena parte del área poniente de la Estación, esto desde los edificios administrativos. A su vez, la visibilización desde este lugar es amplia y abierta, condición determinada en buena medida por la presencia de la propia explanada de ingreso.

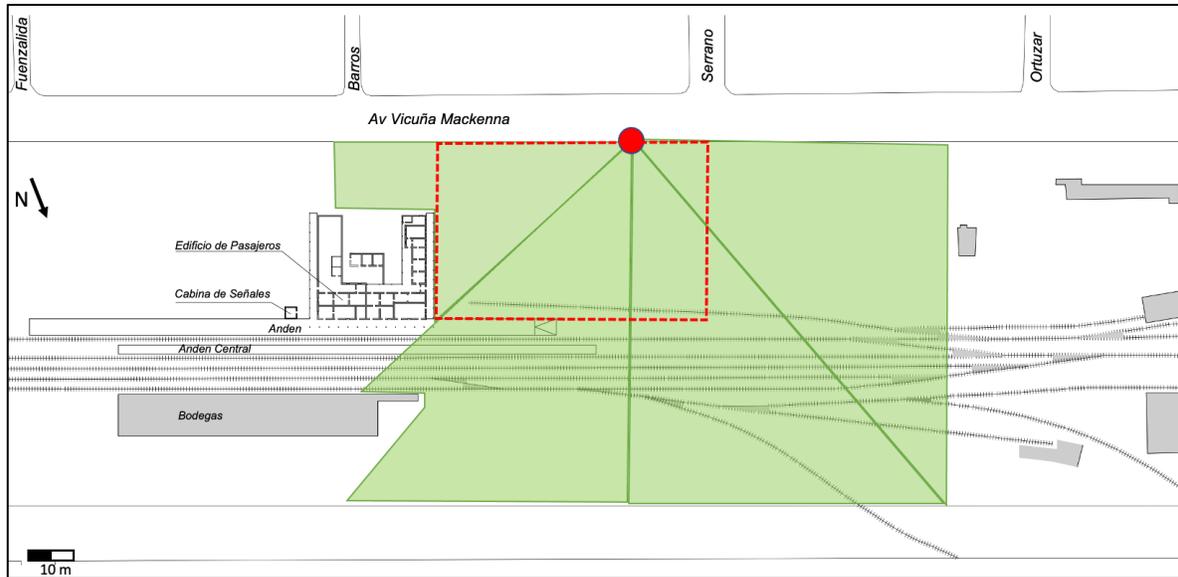


Figura 22. Planta con la visibilidad desde el acceso a la Estación (punto rojo) y buena parte de la explanada. Fuente: Elaboración propia (plano base: Jiménez et. al. 2012).

La figura 23, en tanto, permite tener una idea cercana al panorama general que tenían los(as) usuarios desde el ingreso a la Estación (la fotografía está tomada unos 20 metros más hacia el oriente del acceso al recinto), un espacio abierto que por el norte tenía a la bodega como quiebre vertical, junto a instalaciones operativas del tren. Al mismo tiempo, en primer plano, destacan los pilares que formaron parte de la delimitación del recinto respecto a la Av. Vicuña Mackenna, así como de algunos locales comerciales que aparecieron en esta zona, motivados por el auge económico que trajo consigo el tren. A la derecha de la imagen se alcanzan a percibir los árboles ubicados justo al borde del edificio de pasajeros y que junto a la verticalidad de este recinto operaron como límite radical de la visibilidad que se tenía, tanto desde el acceso, como desde la explanada al interior de EFE, en dirección oriente.

Por su parte, en la figura 24, tenemos un panorama bastante claro de la explanada que daba la bienvenida a la Estación, ubicada al poniente del edificio de pasajeros. Se observan huellas vehiculares que dan cuenta del tránsito en este sector, algunas dispersas pero también otra mejor definida (flecha amarilla en la imagen), que en la fotografía se aprecia con un color más claro respecto al resto del sedimento. Según su

orientación, esta huella tendría su fin con la aparición del andén principal en su segmento poniente, en donde según relatos de la comunidad (entrevista a Pedro Silva, mayo 2021) habría existido un área usualmente utilizada como estacionamiento vehicular. La fotografía también informa sobre esto último, con un vehículo estacionado al costado de la Estación, justo al límite y perpendicular al pasillo poniente, lo que lleva a pensar que dicho estacionamiento debió tener relación con los bordes de la explanada, en relación a las plataformas de mayor altura, es decir, pasillo del edificio y andén de pasajeros. A su vez, el rasgo lineal testimonio del tránsito intensivo de vehículos, da cuenta de que existieron ciertos ejes principales dentro de la explanada, necesarios para organizar el flujo de automóviles así como personas que llegaban caminando a la Estación. Por su parte, esta perspectiva también nos permite observar el bloqueo visual que significó el edificio de pasajeros, un límite constructivo y simbólico, al ser el recinto de mayor relevancia en la operación general de ferrocarriles y el punto de destino más común para la mayoría de las personas que ingresaban al terreno. Vemos con claridad la arboleda¹⁰ que aumenta la altura de este quiebre, y también en la esquina superior izquierda, destaca uno de los postes del telégrafo, que de forma lineal poblaban el paisaje de la vía férrea, permitiendo una perspectiva de continuidad a lo largo de su eje. También hacia al borde izquierdo de la imagen y saliendo del plano del edificio, se alcanza a notar de forma poco nítida la bodega, la que aunque a una profundidad diferente, operó como parte del bloqueo visual prácticamente continuo, en esta vista nororiente desde la explanada. Por último, destacamos un elemento interesante en la configuración visual de este paisaje, el color de la Estación, tratamiento de fachada que también denota la relevancia de este recinto dentro del conjunto, el único que gozaba de un cuidado así en su terminación. Vemos un zócalo de color celeste oscuro, muros celeste claro y los marcos de ventanas, las puertas y pilares, de color blanco.

2) **Desde el pasillo poniente del edificio de pasajeros** (figura N° 25), la ruta más formal para acceder al andén, la **visibilidad** quedaba del todo restringida hacia el oriente, por el propio muro del edificio, generándose además un ambiente cubierto por la techumbre del corredor, cambiando la perspectiva abierta de la explanada. Hacia el norte se ampliaría relativamente el rango de visión, encontrando su quiebre en parte por la bodega, y más al fondo, hacia los límites septentrionales del terreno de EFE, con la aparición de una arboleda y algunos elementos dinámicos del conjunto ferroviario, como vagones, maquinaria, entre otros. Al poniente por su parte, se percibe con amplitud la explanada de ingreso, teniendo como elementos delimitadores a las viviendas y zonas de operación del ferrocarril. Respecto a la **visibilización** de este pasillo, su mayor exposición se obtiene desde la explanada, un área de tipo público y que por lo tanto no significó mayor control oficial desde allí. Ahora bien, al formar parte del edificio de pasajeros y a pesar de que la visibilización desde el interior del mismo resultaba limitada – justamente por estar muy cerca – la intensidad en el uso público de este pasillo debió desincentivarse

¹⁰ El color blanco en la base de los árboles corresponde a un tratamiento con cal, que serviría para protegerlo de plagas.

también por otro tipo de factores, por ejemplo el ruido de una conversación, altamente expuesta a los funcionarios que se encontraban al interior del edificio.



Figura 23. Vista desde Av. Vicuña Mackenna hacia el interior de los terrenos de EFE. Recoge el acontecimiento ocurrido en 1981, cuando la Dirección de Vialidad mandó a expropiar algunos locales comerciales ubicados junto a la Estación. Gentileza Nancy Frings.



Figura 24. Posando en primer plano y con la Estación de fondo, tenemos a la señora Nancy Frings, propietaria de la fuente de soda *Mi Ruka*, ubicada en las afueras del recinto Estación. Gentileza Nancy Frings. Flecha amarilla indica la huella vehicular de mayor intensidad. *Circa 1970.*

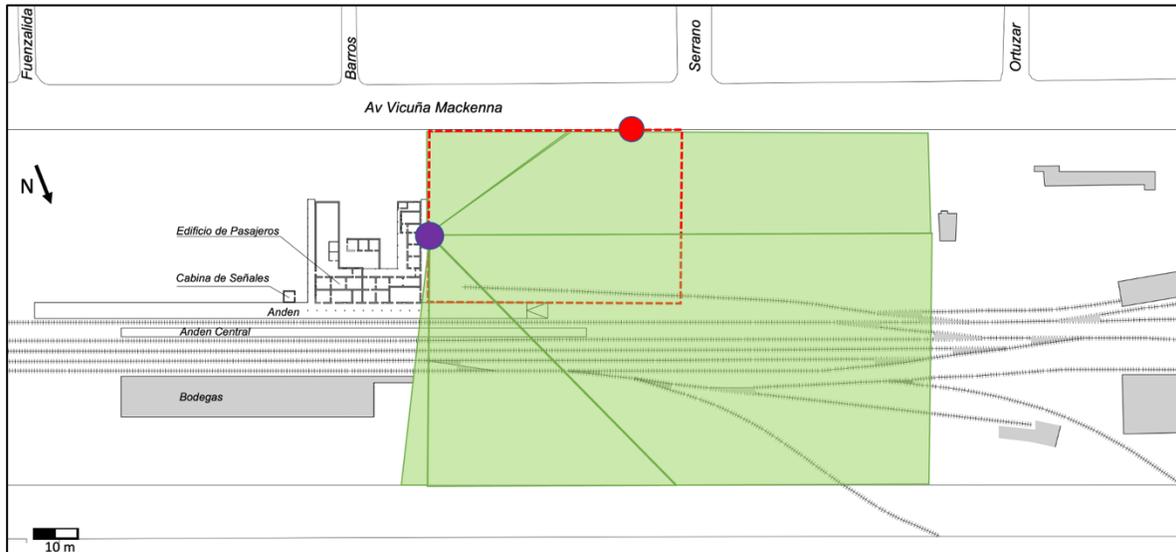


Figura 25. Planta con la visibilidad desde el pasillo poniente del edificio de pasajeros (punto morado). Fuente: Elaboración propia (plano base: Jiménez et. al. 2012)

3) **Desde el andén principal, segmento poniente** (figura N° 26), la **visibilidad** era amplia hacia el sur, en donde se ubicaba la explanada de acceso y el ingreso a los terrenos de EFE. Esta proyección visual sitúa al andén como un borde en uso, asociado al área pública configurada por la explanada. Al norte y nororiente y de manera similar al resto de los sectores públicos dentro de la Estación, la bodega domina visualmente el paisaje, sumado a la aparición de otras viviendas y estructuras operativas de EFE. Al poniente y también de acuerdo a lo señalado previamente, las viviendas y áreas de operación de ferrocarriles conformarán un marco visual claramente asociado a la faena industrial y privada, con excepción de la vía férrea, cuya linealidad y carencia de verticalidad permiten una amplitud visual más allá de los terrenos de ferrocarriles, lo mismo que hacia el oriente, superando los 300 y 500 metros respectivamente. Hacia el suroriente destaca por último la aparición del edificio de pasajeros, como sabemos, el hito constructivo más significativo dentro del paño ferroviario, operando como bloqueo visual pero permitiendo visibilizar algunos elementos que desde la explanada aún no era posible observar, sobre todo el sector techado del andén, frontis del edificio. Desde este último punto, a su vez, la **visibilización** del segmento poniente del andén quedaba relativamente expuesta, es decir, bajo un dominio visual tanto desde el frontis como desde el ala poniente del edificio de pasajeros, además del resto de los puntos de operación ferroviaria que se ubicaban por el poniente y el norte. Este sector del andén principal se constituye entonces como un espacio público con mayor control visual desde los espacios privados de EFE, esto en comparación a la explanada de acceso, aunque su relación espacial con esta última y la distancia respecto al edificio principal, le permiten gozar de menor restricción respecto a otros segmentos del mismo andén.

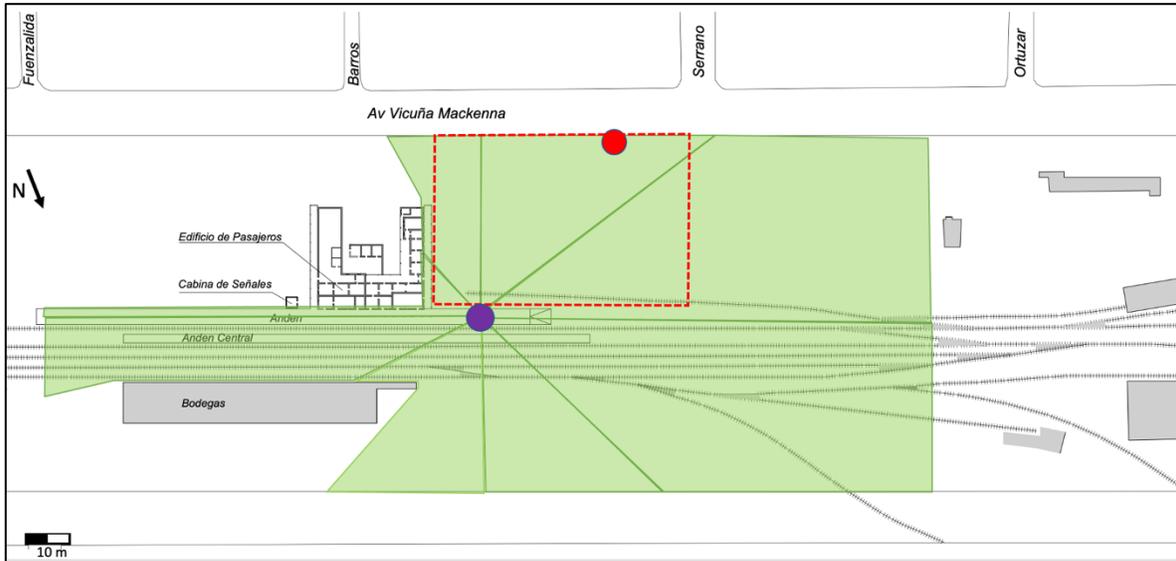


Figura 26. Planta con la visibilidad desde el andén principal o de pasajeros, sector poniente.
 Fuente: Elaboración propia (plano base: Jiménez et. al. 2012).

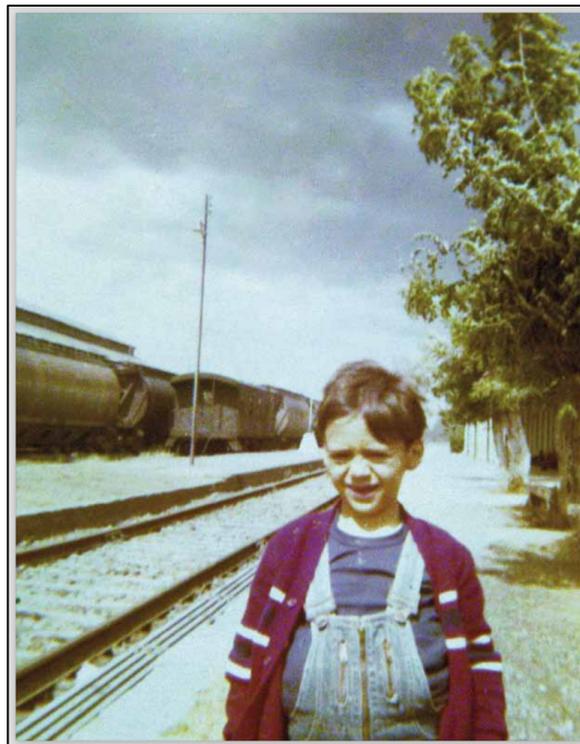


Figura 27. Niño en la Estación. Vista desde el segmento poniente del andén de pasajeros, hacia el oriente. Destaca el uso público de este sector, por ejemplo, para tomarse una fotografía con la Estación “de fondo”. Circa 1980. Fuente: Jiménez et. al. 2012.

En la figura N° 27 podemos observar una perspectiva desde el andén de pasajeros-segmento poniente, hacia el oriente. Por el costado izquierdo destaca la aparición de la techumbre de la bodega, así como de algunos vagones de carga, barreras visuales dinámicas que fueron poblando el paisaje en ciertos momentos y que fueron incidentes también en la configuración visual del entorno, aunque en una condición menos estable. Se alcanza a percibir también la profundidad de campo visual hacia el oriente, a lo largo de las vías, con la aparición del edificio de pasajeros por el costado derecho, a una distancia considerable, unos 40 metros aproximadamente, lo que expone el carácter menos controlado de este sector, al menos desde la estructura principal de servicios. También tenemos información respecto a la presencia de árboles y una banca, lo que habla de un lugar de uso recurrente y por lo mismo, que gozaba de cierto tratamiento por parte de la empresa, para el bienestar de los usuarios(as). Estos árboles permitieron una cierta protección visual respecto a quien observara desde el edificio, sin impedir por ello una buena visibilidad hacia ese mismo punto y la explanada. Pensando en ello, podemos imaginar a algún vendedor ilegal oculto tras uno de estos troncos, a la espera de subir al tren sin ser advertido por los guardias. En discusión retomaremos estas posibilidades de acciones disruptivas al uso formal de una estación.

4) **Desde el andén principal, segmento central** (figura N° 28), la **visibilidad** se encuentra limitada por el norte debido a la presencia frontal de la bodega, teniendo a las vías férreas y andenes de por medio. Hacia el oriente y poniente predomina la vista continua, a lo largo del eje lineal de las vías. Hacia el sur en tanto, tenemos la aparición inmediata del edificio de pasajeros, cuyo frontis limitó el espectro visual desde este punto. A su vez, destaca desde acá la desaparición de la explanada de acceso dentro del campo visual, condición que recién se genera en este sector, dando cuenta de un cambio relevante en la configuración de la percepción general del recinto ferroviario. La **visibilización** de este segmento es del todo controlada desde el edificio principal, expuesto a todas las ventanillas de atención y ventanas en general. A esto se suma la exposición que adquiere desde la bodega por el norte. En definitiva, en términos visuales, se trata de un lugar restringido y controlado. Corresponde al espacio público de mayor uso oficial por parte de usuarios(as), cuyas actividades estuvieron enmarcadas en la función de transporte del ferrocarril o bien en otras anexas, pero igualmente acotadas a las directrices de la administración. Interesante el caso de las *palomitas* o *venteras*, cuyo sindicato oficial tenía permitido ocupar este espacio dentro del recinto, según revisaremos más adelante.

En la figura N° 29 podemos observar una clara perspectiva desde el andén principal en su segmento central. Destaca en primer plano el sector cubierto por la techumbre que se proyecta desde el edificio, área que contaba con bancas para la espera del ferrocarril, aunque también servía como zona de descanso para los paseos que realizaban algunos(as) visitantes que frecuentaban la Estación, sin necesidad de subir al tren. Además de los elementos constructivos ya descritos en el análisis formal, destacamos ahora el restringido panorama visual que se tenía desde este punto, un área límite entre lo público y lo privado según el plano oficial, y visualmente inmerso en la

lógica de control directo desde los recintos de EFE. En la fotografía se alcanza a advertir el bloqueo vertical tanto al norte, con la bodega, como al sur, con el propio edificio, mientras que hacia el oriente se abre la perspectiva gracias a la proyección de las vías, aunque hacia un sector netamente industrial dentro del paño ferroviario, la que además se encontraba en parte limitada por la disposición de una hilera de mióporos, esto en el andén de pasajeros en su sector oriente.

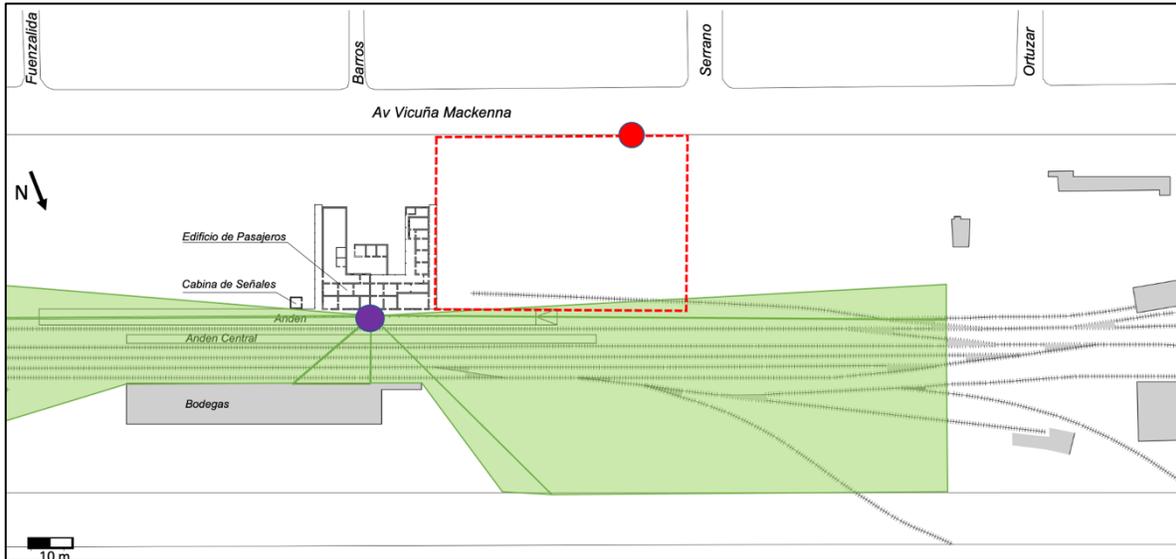


Figura 28. Planta con la visibilidad desde el andén principal sector central. Fuente: Elaboración propia (plano base: Jiménez et. al. 2012.

5) desde el andén principal, segmento oriente (figura N° 30), la **visibilidad** volvía a tener una mayor perspectiva del entorno, en comparación al segmento central, aunque en un ámbito fuertemente definido por un paisaje industrial. Hacia el oriente y poniente, asomándose desde el borde del andén, la mirada podía perderse a lo largo de las vías que ingresaban y salían del terreno ferroviario, según ya hemos detallado. Hacia el norte la visión encontrará nuevamente un quiebre con la bodega y viviendas de funcionarios, mientras que hacia el sur, también aparecen viviendas de funcionarios y de manera singular, la cabina de señales, adyacente al andén, que será el hito vertical más notorio en este espacio; a ellos se suman varios árboles, que al tiempo de restringir en parte la visibilidad hacia el sur, ofrecen un lugar con más sombra y disposición de bancas, en comparación al sector poniente del mismo andén. A su vez, tal como en el segmento central, se mantiene la imposibilidad de observar la explanada de acceso dentro del campo visual. Cabe destacar la **visibilización** que tiene esta zona desde la cabina de señales, consiguiendo una perspectiva total, una suerte de panóptico de toda el área centro oriente del espacio público y del terreno de EFE en general. Su segundo piso, el único recinto con estas características en todo el terreno, posibilitó esta panorámica global, lógica que viene desde el diseño mismo de la Estación, al ser este el lugar destinado al control y gestión directa de la movilización de los trenes. De hecho, desde este punto se pueden observar las vías a lo largo de todo el terreno, y con ello buena parte de los recintos y espacios en uso. Sin embargo y como vemos en la figura N° 31,

algunos lugares quedarán ocultos a la vista desde el segundo nivel, lo que reforzaría aún más la idea de ciertos espacios públicos menos controlados, sobre todo la explanada y el andén en su segmento poniente.

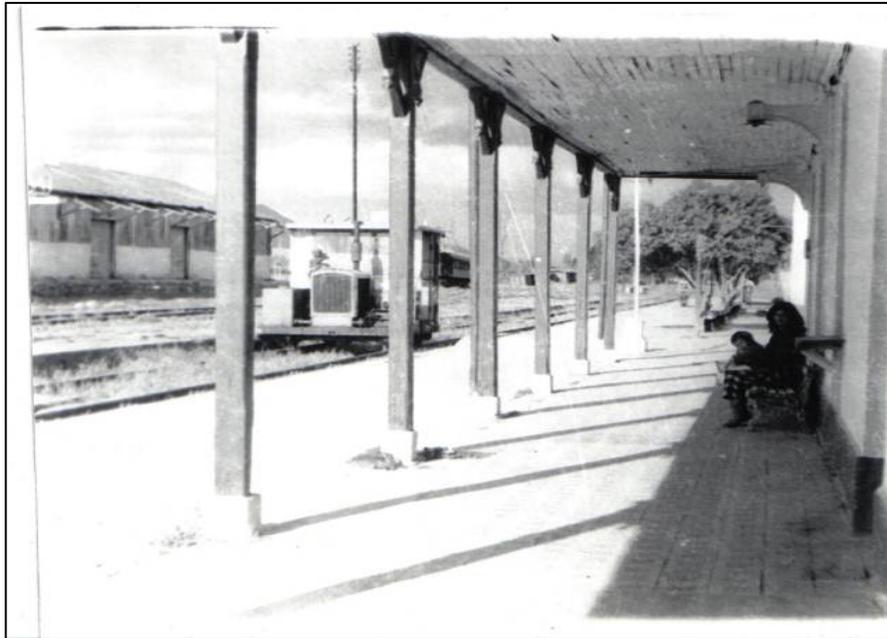


Figura 29. Vista desde el andén de pasajeros hacia el oriente. Se observa el segmento central del andén, cubierto por la techumbre que se proyecta desde el edificio de pasajeros. Gentileza Manuel Hernández. Circa 1978.

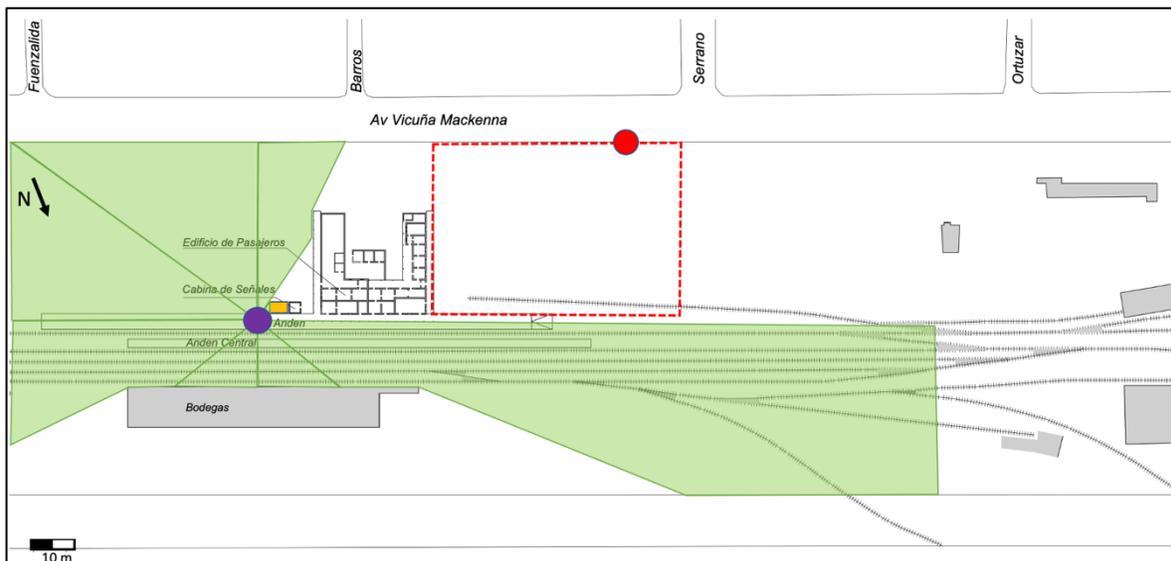


Figura 30. Planta con la visibilidad desde el andén principal sector oriente¹¹. Fuente: Elaboración propia (plano base: Jiménez et. al. 2012).

¹¹ Se dibuja en color amarillo un rectángulo que representa una pequeña dependencia de EFE, construcción liviana que por algunos años operó justo al costado de la cabina de señales, a modo de bodega, aunque ni en

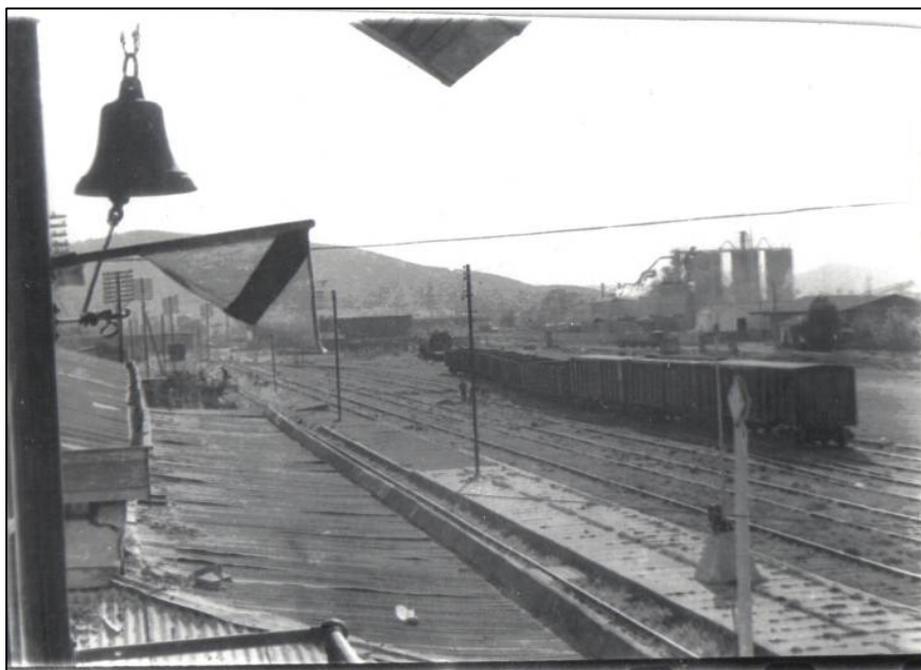


Figura 31. Imagen tomada desde el segundo nivel de la cabina de señales. Se aprecia la clara visibilidad hacia las vías en el sector poniente de los terrenos de EFE. También se observa a plenitud el andén central, el menos utilizado por parte de los usuarios(as) externos a EFE. A su vez, notamos el bloqueo visual hacia el andén principal y la explanada de ingreso, esto por la aparición del propio edificio de pasajeros, cuya techumbre copa el cuadrante izquierdo inferior de la imagen. Circa 1980. Fuente: Jiménez et. al. 2012.

7.3 Recopilación histórica. Significancia de la Estación en la esfera pública.

Luego de establecer las condiciones físicas del espacio público y sus determinaciones sobre la percepción que las personas tenían del lugar, pasamos ahora a revisar el impacto que tuvo el tren y su estación en la vida pública, esto a partir de una revisión documental con especial énfasis en prensa de la época. El ordenamiento atiende a momentos clave, así como a temas y problemas relativos al uso de la Estación y su impacto en el ámbito colectivo, que permitan generar puentes entre las determinaciones materiales para el uso del recinto, revisadas previamente, y la posibilidad de un lugar compartido y multifuncional, un espacio vivido.

La llegada del tren. Noticia de último minuto.

En la prensa encontramos datos interesantes sobre el impacto que significó el arribo del tren, e incluso precisión temporal respecto al anuncio de su llegada y aparición efectiva. Vecinas y vecinos sabían que estaba cerca y las expectativas eran altas sobre lo

terreno ni en planos originales se pudo registrar sus dimensiones, teniendo referencias sólo a partir de relatos y fotografías.

que ello podría significar en su calidad de vida. Serán los medios de comunicación locales quienes seguirán con atención todo este proceso, frecuentemente a través de críticas a los servicios que prestaba el ferrocarril, incluso antes de que pisara suelo local. En respuesta, la empresa de ferrocarriles utilizará estas mismas páginas para sus descargos, para la propaganda oficial y también para difundir información de utilidad pública. Es interesante hacer notar que los periódicos nos dan la posibilidad de reconocer nombres propios detrás de algunos hechos, tal como veremos más adelante, siendo esta una de las tantas potencialidades y complejidades asociadas a la arqueología de la historia reciente.

Para el 15 de marzo de 1893, el ingeniero Garcés Puelma publica el cambio de itinerario de los trenes de pasajeros entre la capital y el paradero de El Marco, a la altura de Pomaire, ya que se había autorizado la explotación de la vía hasta ese punto. Imaginamos entonces a las familias melipillanas haciendo un uso intensivo del tren por esos días, pensando en que una carreta podría trasladarlas en unos treinta minutos hasta la nueva estación. Incluso este trayecto lo podrían haber hecho caminando, demorándose alrededor de una hora, siempre y cuando las condiciones físicas lo permitieran.

Faltaban aún varios meses para ver al primer ferrocarril entrando a Melipilla, pero ya en el temprano abril de 1893 se anunciaba su inminente llegada (*La Constitución*, 22 de abril de 1893). En el mes siguiente, el periódico *La Situación* informaba que ya se habían mandado a imprimir los carteles anunciando: “desde el quince de los corrientes estará a su servicio la línea férrea de esta ciudad hasta Santiago, es decir, toda la línea” (*La Situación*, 4 de mayo de 1893. p. 9). Más de cien días pasarían antes de que aquello se llegara a concretar, sin duda, no fue la mejor carta de presentación. Con todo y como vimos, claramente el acontecimiento – el hito histórico de la llegada - vendría nada más que a fortalecer el uso de un sistema ferroviario ya posicionado en la comunidad.

Con la presión pública encima, durante el primer semestre de aquel año se trabajó aceleradamente en la construcción de las dos últimas estaciones del trazado, El Marco y Melipilla, y en la instalación del tendido telegráfico a lo largo de toda la línea (Jiménez et. al. 2012). Esta premura en la construcción dejaría huellas visibles, que no pasarían desapercibidas. Entre otras deficiencias, los periódicos informaban que el material de albañilería era de pésima calidad y que “con la mano se puede desmoronar la mezcla con que se han asentado las piedras del cimiento y materiales del edificio. Aquí no habíamos visto todavía un trabajo más mal hecho y desatendido” (*La Situación*, 4 de mayo de 1893. p. 10). Resulta destacable esta crítica, especialmente porque hace hincapié en lo que sería el edificio de pasajeros, que de alguna manera siempre fue la cara visible de la Estación, el recinto más significativo en el entorno público del lugar. Ahora bien, según lo observado en terreno en la actualidad, la argamasa de cemento con la que se unen los ladrillos de los muros parece de buena calidad, de hecho las paredes resistieron más de un terremoto¹²; aunque de acuerdo a lo detallado en el análisis formal, en el caso de la

¹² Importante considerar que por el momento no disponemos de información que hable sobre reparaciones importantes en el edificio.

plataforma que sostuvo la bodega, la mezcla que une los grandes bloques de roca canteada parece ser más bien pobre. Con todo, las últimas terminaciones, o al menos las estrictamente necesarias para el funcionamiento del tren, concluyeron en agosto de 1893, y recién ahí la línea a Melipilla quedó en condiciones de integrarse a la red (MOP, 1893 b, en Jiménez et. al. 2012). Finalmente y por decreto del día 29 del mismo mes, se mandaba a entregar para su explotación en la Dirección General de Ferrocarriles (*La Constitución*, 8 de septiembre de 1893).

Pensemos por un momento en el itinerario de los viajes, con sus secuencias sistemáticas de salida y arribo. Para el transporte se estableció un horario compuesto por cinco trenes de bajada, sentido Santiago Melipilla, y cinco de subida. Dos de los trenes fueron dispuestos exclusivamente para pasajeros, otros dos para el transporte de carga, mientras que el último de ellos correspondió a un tren mixto. Los primeros registros de pasajeros muestran una inmediata reacción de los melipillanos(as) al uso del nuevo transporte, con cifras cercanas a las 1500 personas en las primeras semanas y en donde el grueso de ellas viajaba en tercera clase, más barata y menos cómoda, y un grupo menor de usuarios lo hacía en segunda y primera clase, carácter marcadamente popular que mantuvo el ferrocarril hasta sus últimos días (Jiménez et. al. 2012). Por su parte, aunque el principal destino era la Estación Alameda en Santiago, algunas paradas intermedias fueron también recurrentes desde Melipilla, como El Marco o Chiñigue, u otras a mayor distancia como la de Maipú, lo que consolida y agiliza una red de comunicación interrural en el valle y en donde la Estación aparecerá como el punto de articulación principal, un lugar espacialmente acotado y concentrando una intensa relación poblacional.

Empieza a conformarse así el carácter propio de la Estación de Melipilla, un nuevo centro urbano, el punto de conexión entre distintas localidades y pocos años más tarde, ubicación central en la ruta capital-puerto, lo que le otorgará su sello más reconocible, ser la parada obligada camino al litoral.

El viaje a la playa. Melipilla como estación intermedia.

Como vimos en el capítulo de Antecedentes, si bien por varios años Melipilla fue estación terminal, la idea de llegar hasta la costa cada vez tomaba más fuerza, lo que finalmente se concretaría con la extensión de la vía hasta el puerto de San Antonio, comenzando de este modo una fuerte cercanía con dicha localidad, por ese entonces parte del Departamento de Melipilla (Jiménez et. al. 2012).

En aquellos años en que el tren sólo llegaba hasta Melipilla, los periódicos constantemente informaban sobre el servicio de carretelas que complementaban el recorrido hasta los balnearios de Chile central. Hacia 1900, las páginas de *El Deber* destacaban la gran demanda que tenían los carruajes que conducían desde Melipilla hacia las playas, señalando además la alta afluencia de pasajeros que se veía en la Estación, donde los esperaban una veintena de coches para partir a la costa (*El Deber*, 13

de enero de 1900). Lo anterior permite pensar en un espacio público amplio al interior de los recintos de EFE, donde la explanada ubicada en el sector poniente del edificio de pasajeros -que ya revisamos- debió efectivamente aparecer como el lugar indicado para soportar esta notable presencia de público, sobre todo en época estival. A su vez, no podemos dejar de pensar en las singularidades de este viaje, una hora en tren desde Santiago a Melipilla, y luego alrededor de cuatro horas más en carreta a Cartagena, un movimiento de coches masivo por un camino sinuoso y de tierra, personas yendo y viniendo durante toda la jornada.

Melipilla comienza a erigirse como un punto clave en la ruta, intermedio, lugar de aprovisionamiento y de gestión del transporte, nodo articulador de esta masa de personas que empiezan a popularizar radicalmente los balnearios de la quinta región sur. Esto mismo nos lleva a pensar en la relación que por años se forjó entre visitantes, personal de ferrocarriles, cocheros, vendedores ambulantes, artistas, entre otros, una esfera de actividad pública que dirigió la atención del pueblo melipillano al sector de la Estación, convirtiéndola en un nuevo centro de atracción, caracterizada por esta síntesis entre lo local y la multiplicidad de visitantes que pasaban por ahí.

Luego de la total implementación de la línea, hacia el año 1913, los ritmos en la Estación serán fluctuantes, con alzas considerables en el flujo de pasajeros en época de vacaciones y fines de semana largos. Y dada la masividad del uso en esas fechas, se hizo necesario aumentar la salida de trenes desde la Alameda, entre otros, haciéndose conocidos los denominados *trenes excursionistas*, que eran servicios no ordinarios destinados a dar cabida a mayor cantidad de turistas, echándose a correr los días domingos y festivos. Estos trenes podían realizar un servicio expreso, por lo cual su recorrido era directo desde la Estación Central hasta la de Melipilla y desde allí a las de la costa (Jiménez et. al 2012). Hacia 1923 y a inicios del mes de febrero, *El Labrador* apuntaba entre sus páginas la enorme cantidad de gente que se podía ver “yendo y viniendo en los andenes de la estación” (*El Labrador*, 01 de febrero de 1923. p. 8), haciendo referencia explícita a estas plataformas, los andenes, y su uso directo por parte de la comunidad, el espacio público formal según vimos en el levantamiento material y que pocas veces aparece mencionado de esta manera en los periódicos de la época, sobre todo en comparación al edificio de pasajeros o al entorno de la Estación.

Los viajes irían en aumento progresivamente, destacando la década del sesenta y hasta los primeros meses del año 1973, año en que las estadísticas de EFE muestran un quiebre notorio en la tendencia al alza, a raíz del golpe cívico-militar de septiembre. Según hemos mencionado, ese año Melipilla recibió más de 40.000 usuarios (Jiménez et. al. 2012). Antonio Fuentealba, ex jefe de estación en Melipilla, hace mención a los trenes *permisivos* que corrían por la década del sesenta, haciendo referencia a un sistema adoptado durante la temporada de verano para aprovechar al máximo la vía y que consistía justamente en permitir que un tren saliera sin que necesariamente llegara el

antecesor a la estación siguiente, una excepción al denominado sistema de *bastones*¹³. Por esos años, los trenes *reventaos* eran pan de cada día, según recuerda Pedro Silva, también ex funcionario de EFE, refiriéndose a los vagones repletos de gente que ingresaban a la Estación, con alrededor de 150 personas cada uno y con cinco de ellos por cada locomotora (en Jiménez et. al. 2012). Esto nos permite estimar en al menos 750 personas descendiendo del ferrocarril, punto crítico de efervescencia pública y donde posiblemente el andén de pasajeros no daba abasto para soportar una carga de esa magnitud, volviendo a aparecer el sector poniente como un espacio del todo necesario para la actividad colectiva en el recinto. Por ahora sólo recordar lo que vimos en el análisis formal, donde la plataforma del andén ofrecía alrededor de unos 1.000 m² para el uso público, lo que sin duda debió obligar a la utilización de la explanada poniente como proyección del área pública dentro de la Estación.

De esta forma, desde hace unos 100 años aproximadamente, los balnearios de la zona sur del litoral central, sobre todo Cartagena, se levantan como los destinos preferidos para la gran masa capitalina, siendo el tren un ícono de la nueva infraestructura pública y cuyo correlato sería esta suerte de democratización del acceso al descanso (Lazo, 2006). Esto mismo nos lleva a pensar en el beneficio que significó contar con este medio de transporte, cuya medida de rentabilidad económica era sobrepasada por el valor social de su servicio, sin olvidar por supuesto el importante pilar comercial que significó el tren de carga, el que incluso siguió funcionando varios años después de la desaparición del tren de pasajeros (Jiménez et. al. 2012).

De esta manera, el ferrocarril posiciona a la ciudad y su estación como un punto articulador en la conectividad de Chile central, lugar estratégico en esta ruta turística, lugar de paso para cientos de miles de pasajeros que comienzan a asociar al pueblo de Melipilla con el olor a empanadas, dulces chilenos y con los cinco minutos para ir al WC. A continuación revisaremos cómo esta dinámica fue conformando también un espacio singular en la trama social y urbana de la localidad, especialmente asociado al comercio y servicios, una parte de la historia que marcará el carácter de un barrio en la zona norte del pueblo.

¹³ El sistema de bastones consistía en que no podía salir un tren de una estación, si es que no llegaba el bastón - llevado por el tren que lo antecedía - a la siguiente.

SANTIAGO - CARTAGENA							
Km.	ESTACIONES	23 Días trab.	29 Fac. Dom. y Fest.	55 Fac. Días trab.	21 Sábados Excep. Fest.	25 Diario	
0	SANTIAGO (Alameda). Sale	8.30	8.55	13.35	14.35	17.40	.....
61	MELIPILLA Llega	9.44	9.55	14.50	16.14	18.55	.....
109	LLOLLEO "	10.48	10.58	15.41	16.20	19.57	.....
112	SAN ANTONIO "	10.55	11.05	15.48	16.30	20.04	.....
118	CARTAGENA "	11.07	11.17	16.00		20.16	.....

CARTAGENA - SANTIAGO							
Km.	ESTACIONES	22 Lunes Excep. Fest.	26 Diario	32 Fac. Días trab.	30 Fac. Dom. y Fest.	30-A Fac.	24 Días trab.
0	CARTAGENA Sale	7.30	8.20	17.05	16.35	17.30	17.30
5	SAN ANTONIO "	7.39	8.30	17.15	16.47	17.40	16.40
9	LLOLLEO "	7.45	8.37	17.21	16.55	17.47	17.47
57	MELIPILLA . . . . . "	.....	9.45	18.25	18.07	18.55	18.57
118	SANTIAGO (Alameda). Llega	9.34	11.05	19.47	19.16	20.03	20.22

Figura 32. Tabla de precios del viaje Santiago-Cartagena, aparecida en la *Guía del Veraneante* de EFE, año 1942. Se observa el itinerario de un viaje directo entre la capital y la costa, teniendo como único punto de parada intermedia a Melipilla (*Guía del veraneante*, EFE, 1942).

El barrio estación en el eje Vicuña Mackenna.

Como ya lo hemos visto, la Estación de Melipilla representó durante varios años el lugar de acceso o salida de la ciudad, congelándose en el imaginario colectivo como un lugar reconocible, un contenedor de actividades varias, asociadas al movimiento de mercancías y el tránsito de pasajeros. Esto genera la consolidación del barrio estación, nombre que hasta el día de hoy se mantiene, permaneciendo incluso la orgánica territorial de aquel tiempo con la junta de vecinos homónima. O sea, ya no hay tren, pero sí el barrio.

El eje Vicuña Mackenna marcó el límite de la ciudad. Desde que llega el tren y por varias décadas, se constituye y consolida entonces como un barrio, fenómeno socio espacial que involucró al menos 6 manzanas, aquellas que limitan directamente con el terreno de ferrocarriles hacia el sur (según vimos en figura N° 2). Por su parte, al interior mismo de los terrenos de EFE se configuró una suerte de microbarrio, poblado de instalaciones propias de la operación, de los servicios y también viviendas pertenecientes a los funcionarios, en donde buena parte de los empleados y trabajadores de ferrocarriles vivían junto a sus familias, con lo cual su vida cotidiana quedaba íntimamente ligada a sus actividades de trabajo en la empresa, una imagen propia de otras latitudes, extraña en el vecindario, expresión de un modelo de producción foráneo ligado al proceso de revolución industrial y su optimización económica (Jiménez et. al. 2012). Además, debemos considerar que el ferrocarril, por su función de transporte de carga, favoreció la llegada de industrias como SOPROCAL o el Molino del Rey, y otros espacios fabriles en terrenos más o menos amplios en torno a sus instalaciones. Es decir, tomando en cuenta el

terreno utilizado por la Estación y las construcciones aledañas, asistimos a la conversión de Vicuña Mackenna en uno de los ejes principales de la vida pública y el comercio, carácter marcado durante gran parte del siglo pasado y que en buena medida mantiene hasta hoy.

Por lo mismo, desde los primeros años en que corre el ferrocarril, constantes fueron los adelantos encaminados a satisfacer la demanda por un entorno coherente con la nueva realidad de la ciudad y sus circuitos, a raíz del alto movimiento desde y hacia la Estación. En 1914, *La Voz de Melipilla* hacía ver el nuevo empedrado por la calle Ortúzar, que en palabras del Alcalde José Luis Barrales “esto obligaría al tráfico de ida de los carruajes a la estación, debiendo regresar por Serrano, Avenida esta última que debido al recargo que soporta, ocasionan sus reparaciones un constante gasto al erario municipal” (*La Voz de Melipilla*, 24 de septiembre de 1914). Resulta importante esta referencia, toda vez que permite advertir que desde muy temprano, la relación de la Estación con el exterior, con la ciudad, se daba hacia el poniente del edificio de pasajeros, lo que debió ir consolidando esta zona como la de mayor actividad pública en el espacio general.

Al ser la Estación la carta de presentación de Melipilla para los viajeros, su edificio y el entorno debían lucir impecables, o al menos eso se esperaba. Por lo mismo, cuando hacia 1924 aún no se canalizaban las acequias que corrían por Vicuña Mackenna, las que por entonces eran testigos del ambiente de campo propio del límite urbano del poblado, los vecinos indignados reclamaban una solución, pues al pasar estas aguas por las mismas puertas de la parada del tren, causaban un feísimo aspecto y olores insoportables (*El Progreso*, 6 de agosto de 1927). Así mismo, y producto del implacable invierno, la Estación debió soportar tenazmente los temporales que azotaban el valle y que hacían tambalear el funcionamiento de la vía completa. Hubo temporadas en que las lluvias inhabilitaban varios segmentos a lo largo del recorrido, generando retrasos de hasta dos horas o más. La misma Estación se veía afectada por las inundaciones, como lo indica una crónica de “*La Alianza*” en 1904, haciendo notar que ni siquiera los carruajes llegaban en estos días de lluvia al recinto, generando serias dificultades para tomar el tren o bien, salir de la Estación, generando como resultado que “los usuarios quedan sujetos a la voluntad de algún particular para poder cruzar la Avenida, muchas veces costeadando un alto valor por el improvisado servicio” (*La Alianza*, 25 de mayo de 1904. p. 19). Siguiendo con los embates de la naturaleza y en un país sísmico como Chile, podemos imaginar los estragos provocados por los remezones que de tanto en tanto se dejan sentir en estas latitudes. Como el terremoto de 1906, que cortó varios puntos de la vía y generó el colapso del tendido telegráfico casi por completo (Bustos, 2010). El edificio mismo no sufriría mayores daños en dicha ocasión, a diferencia de lo ocurrido en 1985, cuando el movimiento provocó daños estructurales en el ala poniente, espacio ocupado como casa del jefe de estación (Jiménez et. al. 2012).

De esta manera, el impacto urbano y social del ferrocarril genera un explosivo aumento de la movilidad en el sector norte de la ciudad, tanto por el servicio de transporte de pasajeros y de carga, como también porque el recinto Estación pasa a formar parte de

los espacios públicos de la ciudad. Se produce una amalgama entre la vecindad directa, la población foránea de paso y el resto de la comunidad melipillana usuaria del tren y de la Estación misma, como lugar de paseo. Como adelantamos, uno de los rubros que más se beneficia con esta nueva condición es el comercio, con la aparición de restaurantes, hospederías y negocios. El lugar opera ahora como polo de atracción, estableciendo horarios y nuevas rutinas de recorridos según el tráfico de los trenes. Entre las labores y oficios asociadas, destacan el grupo de *venteras*, las que con el tiempo pasarían a ser conocidas como las *palomitas* de Melipilla, quienes comercializaban dulces chilenos¹⁴ en el andén principal; o los innumerables vendedores ilegales, que se las arreglaban incluso para subirse al tren y vender sus productos, como humitas, pasteles, sándwiches, huevos duros, entre los principales¹⁵. De acuerdo a un levantamiento de información previo (Jiménez et. al. 2012), podemos mencionar testimonios de algunos(as) protagonistas de esta historia. Nancy Frings, propietaria del restaurant *Mi Ruca*, destaca que ese sector era como un centro comercial, pues además de su local estaban *El Paso* y *El Escudo*, directamente relacionados con el tren. De igual forma, Isabel Rabanal, propietaria de *El Copihue*, otra fuente de soda ubicada al poniente de la Estación, casi frente a la calle Serrano, hace mención al sindicato de palomitas, que sólo vendían dentro del recinto al paso del tren, y que ellas eran las únicas autorizadas para hacerlo, lo que generaba cierta tensión con vendedores informales¹⁶. Héctor Muñoz, *El Buelo*¹⁷, que empezó a vender pasteles a los nueve años de edad, recuerda también el restaurant *El Cóndor*, *El Parrón* y *Melipollo*, así como algunos del sector los cruceros, como se conoce a la intersección entre la Avenida Vicuña Mackenna y la calle Pardo, como *Lara*, *Don Lucho*, *La Selecta*, *La Rueda* o *El Forestal*. Los diez o quince minutos en que estaba detenido el tren, significaban un ritmo frenético de actividad principalmente comercial, las *venteras* en el andén y junto a ellas, decenas de vendedores informales aprovechando esta inusitada circulación de dinero, pululando en las inmediaciones de la Estación y accediendo al recinto por el sector poniente, donde según vimos en el levantamiento formal, encontraban un punto de ingreso alejado del edificio principal y sin mayor control. Este mercado se constituye entonces como un pilar económico importante para cierta parte de la comunidad, de ahí la existencia hasta el día de hoy de renombradas fábricas de dulces chilenos, como *La Perla*, pero también otra serie de productores que desde los años del tren fueron forjando negocios familiares, algunos desaparecidos y otros que aún perviven. La articulación de actividades y oficios que emergen en este contexto, habla de la

¹⁴ Empolvados, chilenitos, merengues, lanchitas, por nombrar algunos.

¹⁵ En la década de los 80' la prensa local destacaba este "problema"; en específico, la solicitud que hacían las palomitas al Alcalde de la época Rafael Morandé, para que reforzara el cuidado policial en la Estación, ya que menores "desaseados y sin permiso" obstruían su trabajo y el buen servicio al turista (El Labrador, Melipilla, 25 de agosto de 1982).

¹⁶ El "Buelo" señala que a pesar de esta dicotomía entre autorizados e ilegales, igual existía una suerte de fraternidad y compañerismo general, logrando organizar de alguna manera los lugares de venta de cada producto: " aunque en los últimos tiempos era más complicado, cuando los inspectores municipales se pusieron más exquisitos; también necesitabas un carnet de sanidad, me acuerdo del Tarzán, él era de sanidad" (Jiménez et. al. 2012).

profunda huella que esta época dejó en la memoria local en general y en la orientación comercial de decenas de familias melipillanas.

Además de las ventas y reafirmando la naturaleza de espacio público de la Estación, el lugar contiene historias de habituales y a veces pintorescos visitantes, que de igual forma fueron dando vida al recinto y al barrio en general, en este caso en relación a las últimas décadas de funcionamiento (años sesenta y setenta principalmente). Contamos con antecedentes de algunas personalidades singulares que aparecen en el contexto de un espacio público significativo (Jiménez et. al. 2012), como las ya mencionadas palomitas de Melipilla, que recién a partir de los años noventa empiezan a ser nombradas de esa manera, pero también otros, por ejemplo algunos reconocidos cantantes como el dúo *Las Guitarras viajeras*, de los hermanos Sagredo. Gabriel Villar y otros funcionarios de EFE señalan en sus relatos que ambos integrantes de este dúo eran ferroviarios, y cuya fama los llevó a compartir escenario con el popularmente conocido Ramón Aguilera, con quien grabaron el disco *Que me quemen tus ojos*. En el mismo ámbito de trabajo encontramos a *Arturito*, el artista ciego famoso en todo el ramal y por supuesto también al Orfeón Municipal, músicos que engalanaban las tardes de fines de semana con sus famosas retretas o contribuían al ambiente de solemnidad cuando alguna visita ilustre arribaba a la ciudad. Por su parte, y tal vez atraídos por este ambiente, hubo quienes nunca fallaban a la pasada del tren, entre ellos el *Peteco*, un muchacho con problemas cognitivos que habitualmente iba a pasar la tarde en la Estación, haciendo amistad con cuanto pasajero o visitante anduviera por ahí, y por supuesto con el jefe de de la época, Antonio Fuentealba, quien lo recuerda con especial cariño (Jiménez et. al. 2012). A ellos se sumaban los infaltables borrachos y vagabundos, que seguramente encontraron en la Estación una buena oportunidad de recolectar un par de monedas.

La calidad de espacio público de la Estación, quizás el más relevante por varias décadas en Melipilla, queda atestiguada también por las recurrentes manifestaciones políticas y/o de interés masivo. En el lugar son recibidos, saludados o despedidos por la comunidad determinados pasajeros, dado su cargo público o impronta social. En 1923, el paso del Presidente Arturo Alessandri, quien viajaba de vuelta a la capital desde el puerto de San Antonio, fue saludado en la Estación por las autoridades y algunos vecinos, también haciéndose presente, dada la alcurnia del evento, el orfeón municipal (*El Labrador*, 24 de febrero de 1923). Esto deja en evidencia que el recinto pasa a ser la imagen y representación de Melipilla, el lugar mismo se convierte en la ciudad, sobre todo si pensamos que algunos de estos personajes simplemente saludaban desde la ventana del vagón. Así, la Estación se colmaba con música, partidarios y también detractores, vecinos, curiosos y comerciantes, alcanzando momentos de alta concurrencia, una masividad inusitada en el diario vivir local. Como cuando en 1900 “el pueblo de Melipilla se trasladó en masa a la estación del ferrocarril con el fin de despedir al diputado Figueroa” (*El Deber*, 15 de marzo de 1900. p. 6). Y según hemos visto, tal cantidad de personas debieron ubicarse principalmente a lo largo de todo el andén de pasajeros, probablemente también en el andén central, por la excepcionalidad de la ocasión, aunque

¹⁷ Diminutivo de “El Abuelo”, esto por el aspecto de su rostro, según sus amistades de la época.

también deberíamos pensar en todo el sector poniente, la explanada, la que ofrecía el espacio necesario para este arribo en masa de la comunidad, incluyendo el estacionamiento de vehículos.

Vemos entonces cómo la Estación debió responder, casi desde un principio, con ciertos estándares de calidad no sólo en su función de transporte de pasajeros, sino como espacio público significativo para la localidad, punto central del barrio norte, cuya llegada y funcionamiento generaron una transformación radical del sector, en términos de espacio construido y de actividades sociales, perfilando el área con un marcado carácter comercial y de servicios. Al respecto, veamos cómo la propia Estación es la encargada de dar un impulso directo al comercio entre distintos sectores del valle y de cumplir una serie de servicios poco tradicionales o conocidos sobre el tren.

La Estación como articuladora de una red de comunidades.

Con el tren los límites de lo local se transforman, siendo la Estación el punto de conexión para diversas localidades, no sólo aquellas unidas directamente por la vía principal, sino también para pequeñas poblaciones rurales del norte y sur de Melipilla. Su impacto es evidente, por un lado, en el rol que tuvo en masificar el acceso al litoral central, sobre todo a las playas ubicadas entre Algarrobo y Santo Domingo, aunque por otro, también significó un aumento en la movilidad interna para las poblaciones rurales del valle, entre pequeños poblados y por supuesto hacia la capital. Entre otras consecuencias, las vías del tren sientan las bases para la lógica de ciudades satélites en torno a Santiago, ubicando a la capital como el punto de mayor atracción laboral hasta nuestros días.

Respecto a la situación interrural, durante la década del veinte abundan noticias en los periódicos que dan cuenta de esta relación, en su mayoría asociadas al comercio de productos, los que si bien ya tenían historia previa en los territorios, con la aparición del tren lograrán expandir sus fronteras comerciales habituales. Esto gatilla nuevas necesidades, sobre todo en los campos, que vieron un crecimiento progresivo en la explotación de la tierra ante la acelerada demanda. El tren acercó las mercaderías al puerto y Santiago, también a los trabajadores(as) a sus faenas. Comunes fueron los avisos en los periódicos solicitando mano de obra, como es el caso de los segadores para el fundo *La Marquesa*, situado en la Estación de Leyda, ofreciendo “buena paga y con toda ración” (El *Labrador*, 7 de diciembre de 1922. p. 8).

La instalación de vías férreas es sinónimo de progreso, y la Estación de Melipilla aparece como punto nodal en un sistema interconectado de gran alcance. Entre otros, el ferrocarril entregó por muchos años un servicio que permitió la comunicación con pequeños sectores rurales hacia la zona de Malleruco y Chorombo, unos 20 kilómetros al norte de la ciudad. Se trató de un tren de trocha angosta, obra de la *Sociedad Ferrocarril de Melipilla a Curacaví*, cuya concesión para explotar esta ruta fue otorgada tiempo después de que el mismo trazado haya sido descartado como alternativa para

descongestionar el tránsito desde y hacia Valparaíso¹⁸, esto en 1920. De todos modos, los periódicos de la época especulaban sobre la posible extensión de esta ruta, destacando el potencial comercial de su implementación, lo que significaría “una situación inmejorable para los fundos altamente productivos del sector y para las minas de plata, oro y cobre (...) ya que del medio de transporte dependen todos los éxitos de esas labores campesinas” (*El Progreso*, 9 de Julio de 1927. p. 15). En la misma prensa encontramos registro de estos rubros que se beneficiaron con la vía, entre ellos los referidos a la ganadería y explotación forestal, productos que ahora incrementaban su flujo hasta la ciudad de Melipilla en primera instancia, pero también al resto de los pueblos conectados por el tren Santiago-San Antonio. De acuerdo a datos oficiales, este ferrocarril contó al menos con tres locomotoras y llegó a transportar hasta 30 mil pasajeros al año, funcionando hasta 1940 aproximadamente (Bustos, 2010). A partir de esta información, podemos imaginar el marcado ambiente campesino que debió caracterizar al espacio público en la Estación, pues el mundo del agro, principal actividad económica de Melipilla, concentraba buena parte de la distribución de sus productos en el lugar, y seguramente esto mismo generó el desarrollo de un fuerte comercio en las inmediaciones, donde los campesinos también pudiesen obtener aquellas provisiones de las que no disponían en el sector rural.

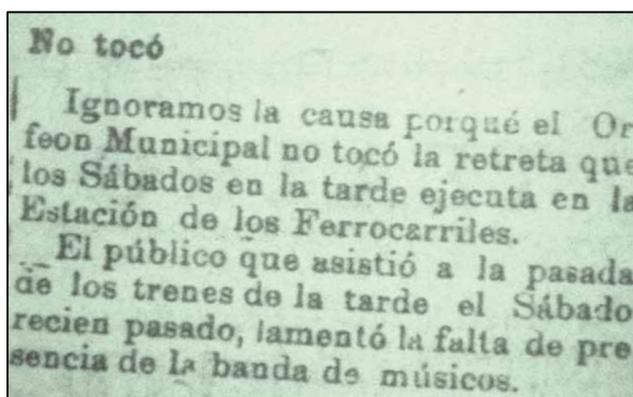


Figura 33. Noticia aparecida en *El Labrador*, dando cuenta de que el Orfeón Municipal no tocó como de costumbre. Destaca, además de la habitual presentación del Orfeón en el recinto (hoy en día toca los domingos en la Plaza de Armas), la información sobre la Estación como un espacio público reconocido, un lugar de paseo (*El Labrador*, 27 de enero de 1923).

Según lo visto en el marco conceptual, el tren expresa de manera directa la lógica del capitalismo, en el sentido de derribar progresivamente las barreras del tiempo y el espacio, un medio de producción clave al servicio del mercado, que aumentó radicalmente la velocidad y flujo de materias primas, productos, mano de obra, entre otros

¹⁸ Luego de cinco años de funcionamiento, finalmente este tren sería adquirido por capitales privados, específicamente por Claudio Matte, quien aprovecharía este sistema de transporte para movilizar mercaderías desde su fundo en el sector de Chormbo (Jiménez et. al. 2012).

factores de importancia. Por ello, un elemento importantísimo en la Estación de Melipilla fue la bodega, donde recordemos, se recibían y almacenaban para su transporte distintos tipos de productos, especialmente aquellos vinculados a la actividad agropecuaria. Y junto a las bodegas, formando también parte de la infraestructura asociada a la carga de mercancías, Antonio Fuentealba¹⁹ recuerda los corrales, espacios destinados exclusivamente al manejo de los animales que periódicamente movilizaba el ferrocarril, por ejemplo aquellos que eran descargados desde las *rejas* provenientes del sur del país, carros semi-abiertos tipo jaulas (Jiménez et. al. 2012). Como ya hemos advertido respecto a otros asuntos, las quejas por el servicio de carga fueron canalizadas a través la prensa de la época, esto desde momentos muy tempranos. Y es que las bodegas muchas veces no dieron abasto y el exceso de acopio significó un dolor de cabeza constante para la administración, especialmente cuando las causas de los problemas eran identificadas en la gestión directa del personal. Hacia 1900, *El Deber* era directo en apuntar al jefe de estación, responsabilizándolo por el rezago de las mercaderías, cuestión que se podría haber solucionado si es que el susodicho “hiciera todo lo posible por evitar el mal denunciado” (*El Deber*, 19 de mayo de 1900. p. 6). Con todo, el tren de carga mantuvo una vigencia mayor durante el tiempo. De hecho, actualmente se ven pasar por la vía largos carros con ácido sulfúrico entre la mina *El Teniente* y el puerto. Pese a que el transporte de mercancías ha estado menos presente en la memoria colectiva, la importancia de esta actividad no deja de ser crucial, desde los pioneros proyectos de construcción hasta los últimos días de funcionamiento de la Estación de Melipilla.

Por su parte, el tren pasa a resolver o dar cuenta de necesidades de diversa índole, más allá del transporte de cargas y pasajeros, en coherencia con su naturaleza, una empresa del Estado cuyo sentido social determinó siempre su desenvolvimiento (Jiménez et. al. 2012). El correo o el traslado de enfermos se cuentan entre algunas de esas múltiples y menos conocidas funciones. El periódico *La Alianza*, en el año 1896 y en referencia al ramal principal, ya publicaba una crónica respecto al traslado de correos por parte de ferrocarriles, exigiéndole primero a Correos que “progrese y no se mantenga como en los tiempos de la Colonia, y que aproveche las ventajas que le da el ferrocarril”. Y Ferrocarriles por su parte también recibiría un crítico mensaje, cuestionando su poca rigurosidad con los horarios establecidos, exigiendo de esta manera “que se ocupara con seriedad de los itinerarios porque lo demás es juego de niños” (*La Alianza*, 26 de enero de 1896. p. 18). Otro de los servicios poco tradicionales del tren correspondió al traslado de enfermos. Este se realizaba en los mismos vagones en los que viajaba el público general, lo que junto al criticado estado de los baños generaba una condición sanitaria poco deseable para el transporte público, convirtiéndose en un foco infeccioso y de contagio a ratos altamente peligroso (*El Progreso*, 8 de junio de 1929). Por lo mismo y ya que se trataba de una necesidad básica para la población, al convertirse el servicio de ambulancias en una tarea habitual del ferrocarril, los esfuerzos se encaminaron a mejorar su funcionamiento, por ejemplo, destinando exclusivamente la sección de algún carro

¹⁹ Ex jefe de estación desde 1977 hasta el cierre del recinto, a fines de los años ochenta.

para tales efectos, los que vale mencionar, eran carros de tercera clase (Jiménez et. al. 2012).

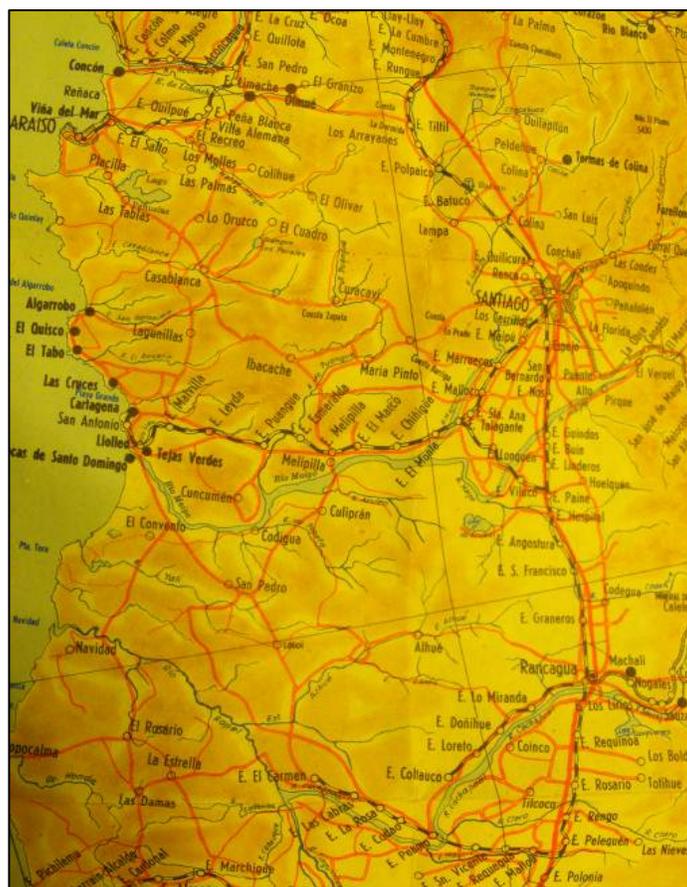


Figura 34. Mapa rutero aparecido en la Guía Turística de Chile, de EFE, año 1966. Se observa la vía completa del ramal Santiago-Cartagena, con Melipilla al centro de la ruta (EFE 1966).

Esta movilidad costa-cordillera, sumada a la conexión con diferentes localidades al interior del valle, generaron una enorme y compleja red de comunicación, con un impacto significativo en la configuración socio territorial local, siendo la Estación de Melipilla centro articulador, proveedor de servicios y lugar de encuentro para una amplia diversidad de personas y actividades.

Como dijimos y si bien a partir de la revisión documental no logramos situar en detalle aquellos lugares de uso específicos dentro del recinto, sí podemos pensar que la actividad colectiva, a veces masiva, se debió desplegar sobre todo hacia el sector del andén de pasajeros, así como en el área poniente del edificio, esto de acuerdo a la planta arquitectónica formal y en concordancia con las condiciones perceptivas revisadas anteriormente, en tanto determinaciones materiales en el uso de este espacio público ferroviario, espacio que de golpe dejará de formar parte de la órbita de acción colectiva en la ciudad, como veremos a continuación.

El fin de la Estación: desaparición de un espacio público.

Hasta ahora hemos podido dar cuenta, desde una revisión histórica dirigida, de la relevancia social del tren y su estación para Melipilla, una importancia determinada por la inusitada velocidad de conexión entre los pueblos y sus productos, que al mismo tiempo fue definiendo nuevas redes de interacción entre las comunidades, nuevos mapas sociales, comerciales, laborales y también de parentesco. La gente expandió su mirada de lo cotidiano hasta límites que antes significaban largas horas de distancia.

En la década del 40 el ferrocarril mantenía plena actividad, pero la competencia con otros medios de transporte era cada vez más gravitante en su operación. Por esos años se evidencia la crisis que atravesaba la empresa, especialmente porque la legislación vigente y administraciones anteriores, no eran o fueron coherentes con la noción de progreso-país que tenía el tren, denotando la carencia de una regulación acorde con la naturaleza del servicio, que por ejemplo en el ámbito tributario, recibía un trato similar al resto de las empresas de transporte privado, desatendiendo entre otros factores el bajo costo que significaba para la población contar con este sistema de movilización (Jiménez et. al. 2012). La competencia con el transporte de carreteras se complejiza paulatinamente, a la luz de las nuevas tecnologías del parque automotriz, la pavimentación de caminos y la rebaja de los combustibles líquidos, llegando a su punto más crítico el año 1946, con la firma del decreto para la construcción de la Carretera Panamericana, obra de gran envergadura y que viene a ratificar el giro hacia este tipo de conectividad por parte del Estado chileno (Thomson y Angerstein, 2000).

La curva descendiente continuará por las siguientes tres décadas para ferrocarriles, pero será en los años setenta cuando este sistema quedará definitivamente relegado en la competencia por el transporte. Una vez suprimidos los subsidios gubernamentales, a EFE no le quedó más que retirar de servicio una importante cantidad de trenes de pasajeros y reorientar esfuerzos sobre todo al transporte masivo de carga (Thomson, 1999). Este fenómeno es interesante, pues los edificios de pasajeros y los andenes de las estaciones empiezan a quedar en desuso, inician un proceso de abandono, un lento pero insoslayable camino hacia la ruina. Son las estaciones, en tanto espacio público, las que desaparecerán abruptamente desde la década del setenta, posterior al golpe cívico militar, pero sus bodegas seguirán activas, al menos hasta fines de los años ochenta, incluso después.

Si bien Melipilla no estuvo ajena a este proceso, en relación a las demás estaciones del ramal fue una de las que mostró mayor resistencia. De todas formas su destino estaba escrito, y si en 1973 la Estación recibió más de 40 mil pasajeros, a fines de esta década las cifras bordeaban el cero, manteniendo ese ritmo por largos años de agonía. En 1987 se cuenta el último pasajero oficialmente registrado en los anales de EFE (Jiménez et. al. 2012). En estricto rigor, lo que mantuvo con cierta actividad a la Estación, además del tren de carga, fueron los viajes intermitentes que se realizaban durante el verano. La memoria de estos recorridos marca de manera importante el

recuerdo que se tiene sobre el tren, una historia que ya sabemos, tenía que ver con su inevitable paralización de funciones. Los *Operativos Ferroviarios* también son parte de estos últimos momentos del ámbito público en la Estación, en los cuales la empresa, a través de viejas locomotoras readecuadas para la ocasión, trasladaba equipos y profesionales -especialmente de la salud- que atendían en terreno a la población local, habilitando salas especiales en el mismo recinto de ferrocarriles. Estos operativos eran amenizados con otras actividades, como lo eran las esperadas actuaciones del coro de EFE. El afamado animador televisivo de la época, Enrique Maluenda, era anunciado en una oportunidad como anfitrión de la jornada (*El Labrador*, 29 de julio de 1983). Sin duda, estos *trenes de la amistad*, como también eran llamados, pasaron a ser algo más que un servicio a la comunidad, una verdadera oportunidad comunicacional y publicitaria, si consideramos que se desarrollan en plena dictadura (Jiménez et. al. 2012).

Como hemos revisado hasta ahora, la prensa local abordó el tema de ferrocarriles de manera crítica, cumpliendo una labor de fiscalización pública. Ahora bien, entendemos que su perspectiva se encuentra determinada por los grupos de poder que la controlan, y no sería distinto durante los diecisiete años de dictadura y momentos previos. No sorprende entonces el carácter abiertamente tendencioso sobre las vicisitudes político económicas que hicieron que finalmente desapareciera el tren, abordadas al menos estratégicamente por los periódicos de la época. En sus páginas se advierten ciertas situaciones llamativas, como la marcada desaparición de los itinerarios de ferrocarriles y sus diversos servicios, y en cambio, las abundantes crónicas de denuncias hacia la empresa. Prolifera al mismo tiempo la propaganda al gremio de camioneros, colectividad que gozó del apoyo público por parte de Augusto Pinochet y que habría sido muy influyente en el destino final del ramal, lo que en el caso de una zona agropecuaria como Melipilla, es fácil de comprender, esto por su incidencia directa en el flujo de mercaderías desde los fundos, en tanto centros de producción a gran escala, y por el interés de controlar el mercado de transporte en el área. A ello se suma el pujante servicio de microbuses, que comenzaría a ganar terreno con fuerza desde los sesenta, condición que también la prensa local se encargó de transmitir con inusitada recurrencia (Jiménez et. al. 2012). Semana a semana *El Labrador* operó como soporte para la propaganda de ambos gremios, por ejemplo destacando la importancia de los camiones en el costo de producción y comercialización a raíz de los fletes, solicitando abiertamente que sus dueños tuvieran que pagar impuestos menores en la internación de las máquinas, pues de lo contrario, el alza en los precios recaería directamente en los consumidores finales, pidiendo además unificar tarifas con el servicio de ferrocarriles, evitando así la competencia (*El Labrador*, 10 de diciembre de 1965). En la prensa también se hicieron frecuentes las noticias sobre accidentes y fallecidos en la vía, así como atentados ejecutados sobre la misma, denotando en cierta forma la importancia estratégica de la conectividad que representaba el tren, pero al mismo tiempo, estableciendo la sensación de vulnerabilidad que habría significado depender del sistema ferroviario (*El Labrador*, 26 de enero de 1983).

Los últimos años del ferrocarril y su Estación, principalmente desde 1973 en adelante, fueron complejos también en el aspecto laboral, con la pérdida de numerosas plazas de trabajo. Durante el siglo XX, el gremio de los ferrocarriles se había instalado en sectores de vanguardia en las luchas y reivindicaciones de los trabajadores, siendo sus sindicatos de los más fuertes a nivel nacional. Su innegable identificación con la izquierda política, habría llevado también al pago de favores a través de plazas de trabajo en EFE (Jiménez et. al. 2012). Aprovechando esta circunstancia, el gobierno militar, en medio del desarme del transporte ferroviario en Chile, comenzó a despedir, exonerar y perseguir políticamente a un gran número de empleados y trabajadores de la empresa²⁰. En Melipilla fueron sacados de sus puestos varios asalariados, entre ellos el jefe de estación Víctor Cortés Heredia, debido a su posición política. El nuevo encargado, Pedro Silva, pronto sería hostigado y expulsado de la empresa por los mismos motivos. (Jiménez et. al. 2012). Meses después de septiembre del 73', la planta de trabajadores contratados en Melipilla alcanzaba las treinta personas, distribuidos en tres sectores específicos: vía, señal y transporte, los que en su mayoría se dedicaban a la mantención de los rieles y operatividad del tren de carga (22 entre la sección vías y señales), y sólo ocho a las actividades propias del tren de pasajeros y el edificio estación, es decir, en el ámbito público del servicio (Jiménez et. al. 2012). Finalmente, un importante número de hombres entregaban su fuerza de trabajo también en instalaciones relacionadas con los trenes de carga: bodegueros, cargadores, estibadores, quienes no eran dependientes de la empresa de ferrocarriles, sino que de las propias compañías que movían sus mercancías, como el caso de *SOQUIMICH* para el salitre, empresa que mantuvo actividad permanente hasta fines de los años ochenta, controlando de forma particular las bodegas, en momentos cuando ya no se veían pasajeros en los andenes (Jiménez et. al. 2012). Con todo, la reducción de personal y la actividad cada vez menor de la Estación, generan un quiebre importante en el uso del terreno ferroviario, activando el paso desde una bullante estación intermedia hacia una ruina urbana, manteniendo su actividad principal sólo en algunas vías, así como en las bodegas.

De esta forma, durante la dictadura la Estación deja de aparecer como un lugar de encuentro cotidiano, y su abandono se sostiene y justifica a través de las crónicas de la prensa; su uso en tanto, comienza a estar asociado a eventos puntuales, lo que marcará una nueva imagen del lugar, un giro estético del recinto, lejos de la significancia social de años anteriores. De alguna manera, la construcción de un relato patrimonial se comienza a gestar en esa época, cuando la Estación deja de ser parte de la vida pública densa y empieza a transformarse en un espacio de recuerdos, a pesar de mantener ciertos usos esporádicos y más bien pintorescos.

²⁰ Jerónimo Bustos relata: "Cuando llegó Pinochet nos quitaron muchas regalías, por ejemplo la "perseguidora", "la promoción", beneficios económicos que teníamos los ferroviarios. Esa graciosa nos hizo el viejo. Nos quitó mucho. Después de eso ya no había ningún interés en trabajar en ferrocarriles". Entrevista a Jerónimo Bustos, ex funcionario de ferrocarriles (en Jiménez et. al. 2012).

El factor político define las características del cierre de las estaciones, de la detención de los trenes en las innumerables vías que poblaban el territorio nacional hasta los años setenta y ochenta. Sin profundizar mayormente en estas causas y consecuencias, alcanzamos a notar la agudización del conflicto ferroviario en el concierto de la lucha de grandes capitales privados versus la lógica de lo público. Para la comunidad local, y a raíz de un contexto de violencia permanente por parte de agentes del Estado, la desaparición de la Estación se recuerda en estrecha relación con el trauma histórico de la dictadura, condición que seguramente se repite a lo largo del país, en aquellos poblados que vivieron la historia del tren. Por ello, según veremos a continuación, a ratos la memoria late con tonos de angustia, aunque salpicada de cierta nostalgia, principalmente asociada a lo público del lugar, a la intensidad social que se vivió en sus espacios.

7.4 Levantamiento Antropológico²¹

A partir de la búsqueda de antecedentes locales directos, testimonios sobre los usos que hicieron las personas de la Estación, se abordan a continuación algunos tópicos que dan cuenta de la complejidad de este espacio –la Estación de Melipilla– en el ámbito de lo público. Según se indicó en la Metodología, se tomarán en cuenta testimonios recogidos en una investigación previa, así como algunas entrevistas realizadas en el marco del presente levantamiento²². Como veremos, en la memoria perviven recuerdos de un lugar significativo, que permiten establecer ciertas tendencias en los relatos de la colectividad. Desde acá será posible recuperar información a menudo desconocida, pero importante para identificar las complejidades de los espacios construidos y el uso de los mismos, en un diálogo permanente con aquellos recintos y sectores señalados en el levantamiento formal y los análisis espaciales.

De los 18 testimonios recogidos, conoceremos a continuación aspectos referidos a la memoria de quienes trabajaron en EFE así como de algunos familiares que vivieron en el lugar; también de quienes desarrollaron sus actividades laborales en relación a la pasada del tren, pero no como parte de la empresa de ferrocarriles; y por último, los recuerdos desde el usuario(a), de aquellas personas que utilizaron los servicios del ferrocarril y recorrieron también el recinto. Desde estas tres miradas se aborda la pesquisa sobre los usos públicos de la Estación y sus lugares más recurrentes, testimonios que se relacionan con los últimos años de funcionamiento, principalmente entre las décadas del sesenta y ochenta del siglo pasado.

²¹ La transcripción de las entrevistas y recopilación de testimonios previos, se adjuntan como Anexo N° 2.

²² Es importante mencionar la complejidad que ha significado el levantamiento de este tipo de información en tiempos de pandemia por el COVID-19, debido a los riesgos del contacto físico entre las personas. Algunas herramientas tecnológicas de comunicación han ayudado en el proceso, como la aplicación *WhatsApp!*, aunque la edad de los(as) entrevistados y su relativo manejo de las mismas, fueron también un problema a resolver. Entre otras dificultades, la imposibilidad de interactuar en tiempo real le restó fluidez a las entrevistas, acotándolas a cuestionarios respondidos de forma remota.

La Estación, y la ciudad, se recuerdan como un lugar de paso, activada con ruido y movimiento en cada parada del tren. Diez minutos de encuentro que entre lo local y lo foráneo configuraron un panorama marcado por el carácter comercial de la relación. Los recuerdos se ubican en estos momentos, especialmente en los fines de semana de verano, así como en ciertas actividades puntuales organizadas por ferrocarriles durante la dictadura. O sea, esta memoria que aquí presentamos se nutre de aquellos años en que el tren paulatinamente deja de correr, complementando la escasa información de prensa de este último período. Los tonos de nostalgia por aquello que ya no está, suelen marcar el final de cada testimonio.

Relatos de funcionarios de EFE y familiares que vivieron en la Estación.

Acceder a información de quienes dieron vida al espacio Estación, permite reconocer situaciones, experiencias y también elementos materiales a veces no percibidos en un análisis formal. En este caso, se destacan algunos testimonios desde la operativa interna del recinto, a partir de la mirada del funcionario.

Como dijimos, los testimonios guardan estrecha relación con los últimos años de funcionamiento del tren, cuando ciertos recintos empezaban a pasar al abandono. Rubén Muñoz y Gabriel Villar, de la sección *Vías y Obras*, respectivamente, y según adelantamos previamente, recuerdan lo ocurrido con el desmantelamiento de la planta funcionaria de EFE, que para el caso de Melipilla y paraderos aledaños, pasaron de 120 a 30 trabajadores solamente, afectando fuertemente el despliegue de los equipos de trabajo en terreno (en Jiménez et. al. 2012). Así mismo, Pedro Silva, ex jefe de estación entre 1971 y 1975, se refiere a la disminución progresiva que experimentó el transporte de pasajeros y de carga hacia la costa, lo que generaba una demanda de trabajadores cada vez menor en ferrocarriles. Si durante la primera mitad del siglo XX el movimiento de gente trabajando en el recinto Estación era notable, desde la década del sesenta en adelante, un paisaje de abandono fue caracterizando al lugar, radicalizándose esta situación con el desmantelamiento sistemático por parte de la dictadura a partir del año 1973. Incluso en años en que la Estación seguía en funcionamiento formal, varios sectores ya habían dejado de ser utilizados, entre ellos los corrales y campamentos ubicados al poniente, o también algunas viviendas del sector oriente. Como consecuencia, las bodegas y el edificio de pasajeros serán no sólo los elementos más icónicos dentro del conjunto, sino que prácticamente los únicos en seguir en operación durante los últimos diez años de vida del tren, aproximadamente. Hoy en día el abandono es casi total y los recintos aparecen convertidos en ruinas absolutas, con escasos elementos verticales y sólo algunas plataformas, siendo de gran excepción la actividad diaria de la única vía aún en operación, asociada al *tren del ácido* e irregularmente al *tren del recuerdo*²³.

²³ Recorrido Santiago-San Antonio de carácter turístico, rememorando la antigua historia del ramal. Dicho sea de paso, el tren no se detiene en Melipilla, salvo alguna facha de la máquina.

Pensando en la relevancia de Melipilla como estación intermedia y considerando su progresivo cese de actividades, el recuerdo de los viajes a la playa destaca en esta memoria. Antonio Fuentealba, el último jefe de estación, recuerda lo ocurrido en el terremoto del año 85, momento límite que conjugó la masividad del uso del tren en época de verano con el corte de la vía producto de la contingencia. En la recopilación histórica ya revisamos las complejidades producto de los daños sufridos en su casa y edificio de pasajeros, aunque bien vale recalcar la tensión generada con la población de tránsito, que volvían de su viaje a Cartagena en pleno domingo 3 de marzo, seguramente una cantidad enorme de personas que ese día finalizaban sus vacaciones:

Lo peor fue que en la estación quedaron varios carros a la espera de continuar a Santiago, que venían llegando de Cartagena. Yo no autoricé la salida pues la vía estaba en mal estado. Ahí me empezaron a reclamar, quemaron durmientes, rompieron vidrios, las señoras con sus guaguas ya no daban más, hubo problemas toda la noche. Tuve que pedir protección policial (en Jiménez et. al. 2012).

Advertimos en este testimonio la imposibilidad de controlar una agitación pública mayor, todo esto dentro del propio recinto, debido a la alta cantidad de personas que venían en cada tren, las que sin problema habrían alcanzado las 750 en temporada alta, esto según lo señalado por Pedro Silva (en Jiménez et. al. 2012). De algún modo, esto nos permite pensar en el dinámico comportamiento social que se pudo generar en el espacio público, donde el ambiente industrial y de trabajo cotidiano presentaba ciertos quiebres marcados y sistemáticos con el arribo de los vagones, momento de síntesis donde lo público adquiriría relevancia plena. Con todo y según ya ha sido descrito, la mayor actividad se produciría en época de verano y fines de semana, por ejemplo con los conocidos trenes *reventaos* así como los *permisivos*, recurrentes en los relatos de Antonio Fuentealba, Pedro Silva o Rubén Muñoz, entre otros funcionarios, los que colmaban de vida pública a la Estación, durante los pocos minutos en que el tren se encontraba detenido.

Por su parte, es interesante considerar el carácter doméstico de algunos de estos recuerdos de trabajadores y sus familiares. Es el caso de Alejandro Tobar Espinoza, cuyo abuelo, Antonio Tobar Tobar, fue jefe de máquinas como oficial administrativo, entre los años 1962 a 1969 aproximadamente. Sus recuerdos lo sitúan en un ambiente familiar, junto a sus abuelos, primos y hermanos. Para él, la Estación era un “parque de entreteniciones. Los pasillos, los patios al oriente y el tremendo patio hacia el poniente” (entrevista mayo 2021). Llama la atención la importancia de estos patios en sus lúdicos recuerdos, que en rigor eran parte de la distribución industrial de EFE. Como vimos en los Análisis de Percepción, este patio hacia el poniente, la explanada de acceso, se levanta como un espacio significativo de uso público, junto al andén de pasajeros. El mismo Alejandro señala:

Yo me acuerdo un poco de cuando era cabro chico y ahora conversando un poco con mi mamá, me dice que la gente abordaba y bajaba del tren hacia un solo lado, el que daba

hacia la estación. Y ese pasillo era súper súper súper largo. Me acuerdo que era interminable, interminable prácticamente (entrevista mayo 2021)

Alejandro también recuerda ciertos usos singulares dentro del ambiente del ferrocarril, por ejemplo, el que *don pepe*, José Oviedo²⁴, le dio a una parte de las bodegas, como gimnasio de entrenamiento de boxeo, sumando un elemento más en la dinámica público/privada en este terreno de EFE.

También a partir de recuerdos que emergen desde la infancia y adolescencia, pero abarcando incluso algunos años de adultez, las hermanas Becerra relatan aspectos interesantes sobre los usos diversos de un espacio industrial. Si bien se trata de una mirada muy interna y doméstica de la vida ferroviaria, de todas maneras sus testimonios ayudan a entender la utilización que tuvieron algunos sectores de orden público:

“La estación era un lugar donde yo cuando chica jugaba, andaba en bicicleta y también iba a buscar a mi papá a la oficina. Ya más grande se hizo un equipo de babyfútbol que se llamaba “las chicas del riel”, donde yo fui arquera y jugábamos con otros equipos de Melipilla como el de las Ostolazas, que eran bravas. Eran campeonatos que se hacían y fue muy bonito (...). También se hicieron fiestas de mi curso, en unas dependencias que estaban desocupadas y las cuales se prestaban. También fue un lugar donde pololié, ahí en las bancas con arbolitos. En fin, para mí la estación de Melipilla fue muy especial en mi adolescencia (entrevista mayo 2021).

Su hermana María recuerda los carros alegóricos que preparaban para las fiestas de la primavera y también el intenso uso que hacían de los andenes, “mis hijos aprendieron a andar en bicicleta en los andenes de la estación. Se podían usar sin molestar a los pasajeros, en la parte más alejada del edificio” (entrevista mayo 2021).

En esta misma línea, respecto a trabajar y residir en el lugar, Pedro Silva Vargas menciona que:

El ingreso al estacionamiento del recinto de la estación de Melipilla era por el frontis, en Vicuña Mackenna. Lugar abierto y espacioso que podía albergar tanto a camiones, como a vehículos de menor tamaño, como todo tipo de locomoción (...). Ya que diversos vehículos llegaban tanto a dejar equipaje o mercadería, como también a retirarlas. El volumen de vehículos entrando y saliendo del recinto era abultado (entrevista mayo 2021).

En esta mirada desde el interior, de las personas que trabajaron directamente en EFE y sus familiares, vemos que la idea de un espacio público está presente, advirtiendo la intensa actividad social vivida en los terrenos de ferrocarriles y a su vez, señalando ciertos lugares referenciales en esta memoria. “Lo que marcaba la entrada eran unos pilares de cemento. En esa época ya no habían rejas. Era más bien abierto y sin guardias” (Pedro Silva, entrevista mayo 2021). En esta cita, Silva entrega datos concretos

²⁴ Jefe de estación en los años que relata Alejandro y también presidente de la rama de boxeo local.

sobre el acceso a su lugar de trabajo y también sobre la explanada libre de controles que se desplegaba en la entrada, lo que nos lleva a considerar, de acuerdo a los análisis de la percepción revisados anteriormente, que efectivamente se trató de un área disponible para el desarrollo de actividades diversas, tanto por el amplio espacio como por la menor restricción del personal ferroviario. “Eso sí que, si tenemos que identificar un lugar icónico dentro la estación, esta sería la cabina de movilización²⁵, que es lo más característico” (entrevista mayo 2021). En esto último, Pedro coincide con varios testimonios sobre el recuerdo significativo de la cabina, la que corresponde a la estructura más alta a lo largo del andén de pasajeros y referente del funcionamiento oficial de ferrocarriles. Aunque en otros datos hay menos coincidencias, por ejemplo en el color del edificio de pasajeros, discrepancias que podrían guardar relación con distintos años de su historia. A partir de fotografías podemos identificar un tono celeste en cierta época, así como amarillo en sus últimos años. Pedro en su relato la describe como “blanca en los muros y café la parte de abajo, al igual que las puertas”, lo que adhiere al menos un tercer cambio de tono, en cuestión de 10 a 20 años. Más allá de estas variaciones, y según las entrevistas realizadas, el recuerdo sobre el color del edificio de pasajeros en general aparece, hay un esfuerzo por recordarlo, lo que nos habla también de la importancia de esta estructura dentro del paño ferroviario, como centro de operación central y reconocido por la comunidad. En referencia al mismo aspecto, llama la atención el testimonio de Rosa Silva Ortiz, quien pone en duda incluso un dato fotográfico, seguramente destacando una época previa, cuando la Estación mantenía plena actividad “Era un color puede ser entre celeste y blanco o una cosa así. Pero no era amarilla como una foto de las últimas que vi” (entrevista junio 2021).

Por su parte y como ya ha sido destacado en más de una oportunidad, las referencias a la actividad comercial son fundamentales en esta historia oral y también recordadas por personal de EFE, como parte del ámbito público de la Estación. Pedro Silva aclara que “dentro del recinto sólo había un local para comercio. Se otorgaba a concesión. Donde se vendían bebidas y confites”. Esto es importante, porque las huellas de dicho espacio hoy son difusas, aunque podríamos asociar esta descripción a la parte posterior del edificio de pasajeros (por el sur), dentro del terreno de EFE, lugar en donde históricamente han existido un par de fuentes de soda, entre ellas el localmente famoso *El Escudo*. Y por supuesto, no pueden estar ausentes *las venteras* o *palomitas*, de quienes Pedro Silva recuerda como:

Un gremio organizado, el cual contaba con todos los permisos legales exigidos. Además, se encontraban los ambulantes, los cuales no cumplían con los permisos respectivos y por lo tanto eran frecuentemente fiscalizados por los guardias, los que procedían a expulsarlos (entrevista mayo 2021).

En esta parte de su relato aparecen los guardias de la Estación, personal de EFE que apoyó en el control del uso del espacio público, lo que resulta destacable, pues

²⁵ Cabina de Señales

complementa la comprensión sobre las posibles acciones en el lugar por parte de la comunidad, o parte de ella, por ejemplo vendedores informales, cuyo éxito dependía de no ser sorprendidos por estos encargados. El mismo jefe de estación precisa que estos guardias no se ubicaban en la entrada, controlando más bien el espacio asociado al edificio de pasajeros y su andén.

Por último, y tal como informaba la prensa a lo largo de varias décadas, los testimonios son igualmente claros en recordar que se trató de un lugar público como bien podría ser una plaza, y es que en definitiva “la estación era punto de encuentro de parejas o familias (...) era visitada tanto por hombres, mujeres y niños” (entrevista a Pedro Silva, mayo 2021).

Recuerdos desde los trabajos asociados a la pasada del tren, externos a EFE.

A partir de la recopilación documental y de algunos testimonios previamente revisados, sabemos ya de la importante actividad laboral en torno a los servicios del ferrocarril, en donde el comercio aparece como uno de los campos mayormente potenciados por el medio de transporte masivo. Sabemos también que se dieron algunas distinciones en este sentido, entre lo autorizado por la empresa y lo ilegal. En este mundo del trabajo “irregular”, aparecen testimonios poco conocidos por la historia tradicional, que de alguna u otra manera aportan a un mejor entendimiento de la dinámica en los terrenos del ferrocarril y sus sectores aledaños. Si se quiere, una mirada “desde adentro”, pero desde una voz no oficial.

Héctor Muñoz, *El Buelo*, recuerda sus vivencias desde esta posición:

Nosotros nos metíamos a la mala a vender dulces, a veces partía el tren y no alcanzábamos a bajarnos, así que por ahí por los cruceros nos tirábamos con la máquina en movimiento, o en el peor de los casos en el siguiente paradero; cuando nos agarraba algún inspector, nos dejaban en Talagante o Leyda, dependiendo si el tren iba para Santiago o a la costa, y ahí nos pegaban un par de chuletas los pacos y nos devolvíamos (...) había mucho movimiento, mucha gente llegó a vender ahí porque sabían que era buena oportunidad; sobre todo en verano, se pasaban el dato y se llenaba de vendedores, además de los locales establecidos (en Jiménez et. al. 2012).

Una de estas vendedoras era la señora López, que según el *Buelo* ofrecía “humitas, con chuchoca eso sí, conejos escabecha’os, choclos cocidos. Se ponía allá a la altura de Los Cruceros con un tambor de 200 litros, lleno de choclos cocidos, los vendía con Mantequilla” (en Jiménez et. al. 2012). Esta referencia nos permite ampliar el rango de acción asociado a la pasada del tren, al menos para una parte del grupo de personas externas a la empresa (ver figura 35 para detalle de esta referencia). Cuando el *Buelo* habla de los cruceros, se refiere al final del paño industrial, llegando a la Av. José Massoud Sarquis por el poniente, casi al límite de este circuito de ventas informales. Además, Héctor Muñoz entrega valiosa información acerca de la división del espacio público fuera de la Estación por parte de los comerciantes, y aunque se trate de un área

exterior, permite comprender que la intensidad de la actividad en torno al ferrocarril se dio más bien desde el centro del paño de EFE hacia el poniente:

Las palomas estaban de calle Serrano hasta Barros; y ahí nosotros nos tirábamos más pa' acá - hacia el poniente - ellas además tenían permiso en la estación y en el tren; eran unas quince ahí. Otro sector, era el de la calle Silva Chávez a Serrano y por último el de Silva Chávez a Correa, Los Cruceros (en Jiménez et. al. 2012).

Dicha proyección hacia la costa podría tener relación con el uso al interior de los propios terrenos de ferrocarriles, donde según hemos visto, en la explanada asociada a su ingreso se habría generado la mayor diversidad y relativa libertad de uso, lo que tal vez poco a poco fue contribuyendo a la instalación de locales cada vez más estables y alejados del edificio principal, hacia el poniente.

Ahondando en los usos al interior, en esta zona de mayor actividad pública ubicada hacia el poniente, se hace referencia a un testimonio previo de Bruno Jiménez Rabanal, fallecido el año 2018, quien reiterativamente contaba su historia de niño, cuando a corta edad iba a vender boletos de la lotería a la Estación:

A veces la Lola - pseudónimo para referirse a su madre - me retaba, porque no le gustaba que fuera a trabajar. Pero a mí me gustaba tener plata de chico, y no andar pidiendo (...). Lo más entretenido que recuerdo era poner monedas en la vía, para que el tren las aplastara al pasar, quedaban totalmente lisas. Me acuerdo que eso lo hacíamos como pal lado de la tornamesa, en realidad era bien peligroso. Recuerdo que con el Leo - su hermano - a veces sacábamos monedas de una virgencita que había ahí en la estación, ahí corríamos cuando nos pillaban. Pucha que hueviábamos en la estación (comunicación personal, 2017).²⁶

La tornamesa a la que hacía referencia corresponde a un antigua estructura ferroviaria que permitía la rotación completa de la locomotora sobre su propio eje, ubicada unos 200 metros hacia el poniente del edificio de pasajeros, 80 metros más allá del fin del andén de pasajeros, en un área netamente industrial, aunque con acceso desde la explanada.

Ya conocemos parte de los testimonios de Nancy Frings e Isabel Rabanal, propietarias de los ya desaparecidos restaurantes *Mi Ruka* y *El Copihue*, respectivamente, quienes recordaban la masiva cantidad de personas viajando al litoral, destacando el auge comercial en el área norte de la ciudad. Frings sitúa su testimonio entre los años 1967 a 1981, la última fase en la historia de vida del tren y también la más recordada, es decir, los relatos se configuran entre los años de abundancia y el declive de

²⁶ Por tratarse de una referencia no sistematizada en investigación previa y tampoco realizada en el marco de las entrevistas de la presente memoria, sus datos no forman parte del análisis cuantitativo de testimonios que veremos más adelante. Pero bien valen estos recuerdos para entregar mayor información sobre el uso público del lugar.

esta actividad. Son testimonios cargados de nostalgia por aquello que terminó. Rabanal menciona de hecho a la señora Nancy como una de sus colegas de la época “al lado de la estación estaba el Mi Ruka, de la señora Nancy y el de los Ramírez, Al Paso, y por supuesto El Escudo, que todavía está ahí mismo” (en Jiménez et. al. 2012). Como hemos adelantado, todos estos restaurantes se disponían en las afueras de la Estación, desde la altura del edificio de pasajeros hacia el poniente. También aflora en su memoria la reconocida banda municipal, que “algunos pasajeros tenían la suerte de ver tocar, aunque no siempre se presentaba, pues dependía mucho de si venía alguien importante en el tren o si había alguna celebración especial” (en Jiménez et. al. 2012). Esta referencia nos habla de los últimos estertores del tren, y es que si antes la banda era parte del repertorio habitual de los fines de semana, tal como hemos podido pesquisar en prensa de la época, durante la segunda mitad de la década del setenta y en los ochenta, sólo se presentaba en ocasiones puntuales, como por ejemplo, en los *Operativos Ferroviarios* de salud (Ver figura 21). Lo mismo sucedió con las *venteras*, que de llenar el andén principal con sus pañuelos blancos, cada vez fueron menos en cantidad, porque simplemente ya no convenía destinar largas horas de trabajo a la espera de trenes con poca gente, excepto en ocasiones especiales. Julia Plaza, palomita de la época, recuerda lo que fue vivir el abandono del tren, “al final nos tuvimos que venir a la autopista, acá tenemos nuestro lugar ahora. Pero el tren era más bonito, todavía me acuerdo del andén lleno de gente. Y nosotras podíamos vender ahí mismo” (en Jiménez et. al. 2012).

Los testimonios, aunque acotados al alcance de la presente investigación, van estableciendo ciertas ideas que no siempre aparecen en los documentos escritos, detalles de la actividad cotidiana de personas que vieron en el tren una posibilidad de trabajo, formas de vida que en general mantuvieron con posterioridad. A su vez, nos muestran aspectos relevantes sobre el uso del espacio, que confirman que la sola lectura de los planos no alcanza a dar cuenta del despliegue efectivo de las personas en el lugar.

La memoria desde los usuarios(as) del ferrocarril y sus servicios.

Hasta aquí hemos recopilado fragmentos de una memoria sobre todo desde el interior del recinto, de personas que tuvieron una activa participación laboral – formal e informal - en relación al tren. Pero también existe una visión desde el usuario(a) del ferrocarril, de la gente que hizo uso de este medio de transporte y/o de sus instalaciones.

Jaime Valcárcel Cabezas nos entrega un valioso testimonio a partir de sus recuerdos de infancia. “Siendo muy niño, acompañaba a mi padre en algunas ocasiones a retirar mercadería que llegaba a su negocio. Exactamente zapatos. Realmente era muy chico, estamos hablando de 1968-1970” (entrevista mayo de 2021). Valcárcel señala lo importante que era el tren para el desarrollo del comercio en la comuna, porque la mayoría de los productos llegaban por este medio a la ciudad. El entorno de la Estación se convierte en un polo de atracción comercial, pero vemos que también el propio recinto era el principal punto de distribución de mercaderías. Según adelantamos en la revisión documental, su importancia estratégica para el aprovisionamiento fue uno de los aspectos

críticos para justificar su desmantelamiento durante la dictadura, por la mayor vulnerabilidad que habría significado depender de una única vía férrea versus las carreteras y el transporte por camiones.

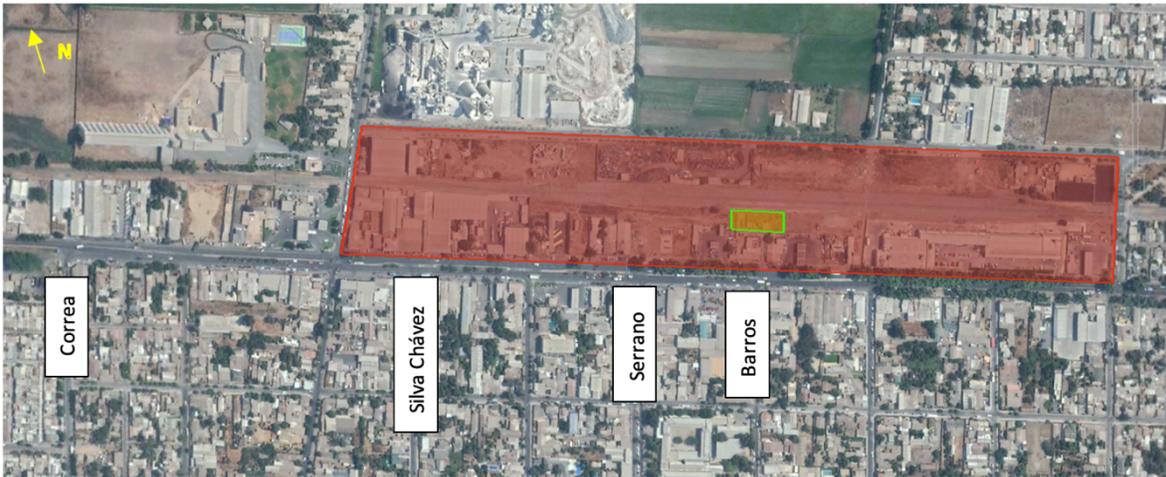


Figura 35. En rojo, polígono general de EFE. Rectángulo verde, edificio de pasajeros. Se destacan las calles mencionadas por Héctor Muñoz como referentes para delimitar sectores de comercio, ubicados hacia el poniente del edificio de pasajeros, por el exterior. Los principales restaurantes de la época ocupan esas zonas. Fuente: Elaboración propia, modificado de Google Earth.

También a partir de recuerdos de infancia, Rosa Silva Ortiz nos entrega otra perspectiva del recinto, en este caso, como hija de un ex funcionario, pero que no vivía en los terrenos de EFE y que por lo tanto, siempre vio este espacio desde afuera:

Mi papá hacía primero mantención en señales y luego fue cambiado a una cuadrilla que hacía la mantención de las vías férreas y todo eso (...) los años que vi en funcionamiento a la estación fue muy poco, porque yo era niña. Pero recuerdo haber ido a comprar boletos, haber viajado hacia la costa. Fueron como del año 76 al 78 (...) íbamos a acompañar a nuestra mamá que a veces iba a hacer un trámite ahí en la estación. O a mi papá. Otras veces le fuimos a dejar colación ahí a la estación, más allá no (entrevista junio 2021).

La señora Rosa ubica su relato en años de decadencia del ferrocarril, aunque para ella, la única que conoció. Recuerda al mismo tiempo y con claridad el lugar por donde ingresaba al recinto, tal como cualquier persona ajena a la operación interna:

Se ingresaba a la estación por Vicuña Mackenna. Había una parte que estaba habilitada a la residencia de los funcionarios de ferrocarriles. Que se llamaba las casas del recinto estación de ferrocarriles. Había una entrada por Vicuña Mackenna casi al frente de Serrano (entrevista junio 2021).

Esta es la única entrada que menciona la comunidad en general, panorama diferente al de hoy en día, pues el acceso público al terreno de EFE se da por el sector oriente del edificio de pasajeros, con la proyección peatonal de calle Fuenzalida (ver

figura N° 19 a modo de referencia). De la entrada original hoy no hay rastros, pues se han construido y reconstruido locales comerciales en el lugar, borrando las huellas materiales del ingreso principal que tenía la Estación, cuyo registro sólo aparece desde fotografías de la época (ver figura 23 a modo de referencia) y los relatos de quienes vieron el tren en funcionamiento. Sin embargo, de acuerdo a los análisis de percepción en el lugar, hemos visto cómo esta ubicación del acceso dio pie al despliegue de la explanada hacia el interior, por lo tanto, cuando Rosa menciona el sector de viviendas de funcionarios, seguramente su recuerdo guarda relación con la perspectiva visual que se tenía desde el ingreso y el quiebre visual que precisamente generaban dichas viviendas ubicadas hacia el poniente (detalle de esta condición en figura 22).

Desde la mirada de una niña, la señora Rosa nos cuenta que el recinto que más le llamaba la atención “era la cabina, porque tenía todo un sistema ahí poh, los aros, las palancas que se movían. Bueno, uno como niña siempre siente curiosidad, pero eso era lo que más me llamaba la atención” (entrevista junio 2021). A su vez, recuerda que “en ese tiempo no trabajaban las mujeres en la actividad ferroviaria. Estaba más supeditado a los hombres. Era más bien un ambiente machista. No como se observa ahora, que hay más inclusión laboral en la mujer. Trabajan más mujeres” (entrevista junio 2021). Esta información es un dato a considerar a la hora de imaginar el desenvolvimiento colectivo en el espacio ferroviario, pues justamente en los momentos de actividad más pública de la Estación, la presencia femenina adquiría mayor protagonismo, tanto por las recordadas *palomitas*, como por las usuarias del ferrocarril. El resto del día dominaba un ambiente masculino, principalmente en la operación y gestión interna de ferrocarriles, o sea, en el ámbito industrial de campamentos y talleres, como en el de servicios. La propia señora Rosa recuerda a ciertos personajes que para ella eran importantes:

Bueno, ahí yo observaba al jefe de estación, ahí el como que vendía los boletos. Había una persona en las cajas. Él estaba preocupado de todo lo que significaba yo creo administrar y, cuanto se llama, ver el funcionamiento de la estación. Había una persona que recibía el equipaje, estaba la persona que trabajaba en las cabinas. Estaba una persona que cortaba los boletos. Otra persona que hacía las señales. Habían diferentes personas que trabajaban ahí en la estación (...) Yo como era niña sólo observaba lo que hacían los adultos o la gente mayor (...) ver que la gente viajaba poh, y ver que trabajaba tanta gente ahí; y que era la fuente laboral de mi papá. Era su trabajo y él lo quería mucho (entrevista junio 2021).

Por su parte, y ahora mirando desde el vagón, Ramón Ortiz recuerda sus viajes a la playa en los años sesenta, reiterando lo que ya sabemos, que la cantidad de gente que aprovechaba el tren para acceder al litoral central simplemente era demasiada, incluso más de lo que podían soportar los carros:

Ahí la gente viajaba de a tres o cuatro en los asientos pa dos; los trenes iban reventaos. Venía la población, veníamos los rascas en este viaje; Melipilla era la parada desde que salíamos de Santiago, llegábamos como a las 10 por allá, dependiendo a la hora que hayas salido de Santiago. Me acuerdo de los pasteles, que a veces venían más pasaos que la cresta, o los sánquches de ave, con el pollo bien desmenuado, los huevos duros; te

vendían bebidas; era el momento pa pegarte una estirá, y respirar también un poco; ahí si comprabas un pastel, se convertía en dos o tres, no había plata pa más, pero igual todos comían. Después llegabas con tus huevos a la playa, con el pollo y el arroz cocido que traían las viejas, y te comías todo eso con arena, eso era clásico (en Jiménez et. al. 2012).

Sergio Contreras aporta más detalles sobre esta parada:

(...) donde se compraba de todo. Ahí tomabas té, comíai tu sándwich, te bajabai a fumar, los mayores. Ese tipo de relaciones era lo que había. Era todo familia. Tu te bajabas a comprar el diario. Tanta cosa que se hacía en los andenes de la estación. Era obligada, esa era la estación con más movimiento. Ahí había gente de campo, todo. Era muy concurrida esa estación, muy concurrida (entrevista mayo 2021)

Lo anterior nos habla de la importancia de este descanso en el viaje y también de la diversidad e intensidad en el uso que se podía observar en su andén, donde el carácter local, campesino, habría teñido a este entorno ferroviario.

Estos testimonios sintetizan de buena forma el viaje de Santiago a la playa y lo significativo que se volvió la parada en Melipilla. Así eran los viajes a Cartagena que propició el ferrocarril, en donde Melipilla se configura, sin duda alguna, como punto intermedio más recordado de la época, lo que marca la imagen que hasta el día de hoy tiene la ciudad para una buena parte de la población foránea.

A continuación, a partir de la pregunta y objetivo general de este trabajo, que indaga en los usos del espacio público, discutiremos sobre cómo esta memoria que pervive de la época del tren, dialoga con el soporte material que sostuvo el despliegue de la acción humana y al mismo tiempo, se confronta con los datos documentales fuertemente tendenciosos ya revisados, sobre todo en el caso de la prensa.

8. Discusión: Contrastando fuentes multidimensionales.

La historia de los casi 100 años que corrió el tren por Melipilla se escribe con datos documentales, también con antecedentes menos comunes en la investigación tradicional, el relato de la comunidad, y por supuesto, con la materialidad concreta y sus determinaciones, configurando un cuerpo de información estrechamente conectado, necesario para llegar a entender la complejidad de los espacios públicos y sus usos.

A partir de las distintas dimensiones revisadas, materialidad, palabra escrita y memoria oral, y en consideración a las diversas fuentes de información, entre las que se cuentan la formalidad arquitectónica del recinto ferroviario, las condiciones perceptivas posibilitadas por dicha materialidad, documentos oficiales de la época, crónicas y notas de prensa, entrevistas dirigidas y recopilación de relatos previamente disponibles, podemos dar cuenta de una información amplia y de base para comprender los usos públicos de la Estación de Ferrocarriles de Melipilla. Si lo pensamos en dos grandes bloques de contenidos 1) el espacio público diseñado, la arquitectura oficial y su despliegue constructivo y 2) los usos de estos espacios por parte de la comunidad, se nos abre una interesante oportunidad de análisis comparativo. De acuerdo a los objetivos de esta memoria y al desarrollo metodológico comprometido, la expresión gráfica de esta relación resulta operativa para visualizar algunas contradicciones entre dichas esferas, es decir, entre lo **diseñado** y lo **vivido**, y en donde el análisis de la **percepción** dirigida por la construcción, permite una evaluación más precisa de las constricciones físicas del espacio sobre la acción de las personas.

Según ha sido definido previamente, a partir de los componentes arquitectónicos formales del espacio público, tomamos en cuenta cinco sectores principales disponibles para este uso: 1) acceso y explanada; 2) el pasillo poniente del edificio, 3) el andén principal sector poniente; 4) el andén principal sector central; y 5) el andén principal sector oriente. A su vez, los lugares a los que hace referencia la comunidad pueden ser ubicados en estos espacios, no apareciendo nuevas categorías a partir de los testimonios. En la figura 36 y siguiendo la nomenclatura utilizada para los Análisis de la Percepción, podemos observar una representación simple de aquellos lugares más referenciados por los testimonios locales. Para ello, asignamos valores absolutos a cada una de las áreas que conforman el espacio público, de acuerdo a la cantidad de veces que las personas las hayan identificado en sus relatos (ver tabla N° 1). Destaca el segmento central del andén como principal referente en la activación de la memoria, aunque también resulta interesante la aparición protagónica del área poniente, en particular la explanada de acceso y segmento del andén. Por su parte, es notoria la baja referencia al pasillo poniente del edificio, lugar de acceso formal al andén de pasajeros. Por último, en cuanto al sector oriente, el más privado dentro del espacio público, la mayor intensidad de sus referencias suele asociarse a los recuerdos sobre la cabina, una de las estructuras más icónicas en el paisaje público.

Tal como hemos advertido, por el tamaño de la muestra, estadísticamente resulta un ejercicio poco significativo, sin embargo, nos permite visualizar espacialmente y de forma muy preliminar, aquello que proviene desde la oralidad, o sea, materializar el relato sobre el plano. De esta manera, aunque los relatos sean escasos, al menos presentan cierta orientación a partir de las preguntas realizadas, lo que posibilita una comparación relativa entre los mismos.

Lugar	Coordenadas centrales		Referencias
	Este	Norte	
Acceso + Explanada	294857	6271125	13
Pasillo poniente	294908	6271140	2
Andén poniente	294886	6271165	12
Andén central	294935	6271162	25
Andén oriente	294982	6271159	8
		Total	60

Tabla N° 1. Cantidad de referencias a cada uno de los lugares que componen el espacio público en la Estación, según entrevistas y testimonios. Detalle del conteo en Anexo N° 2.

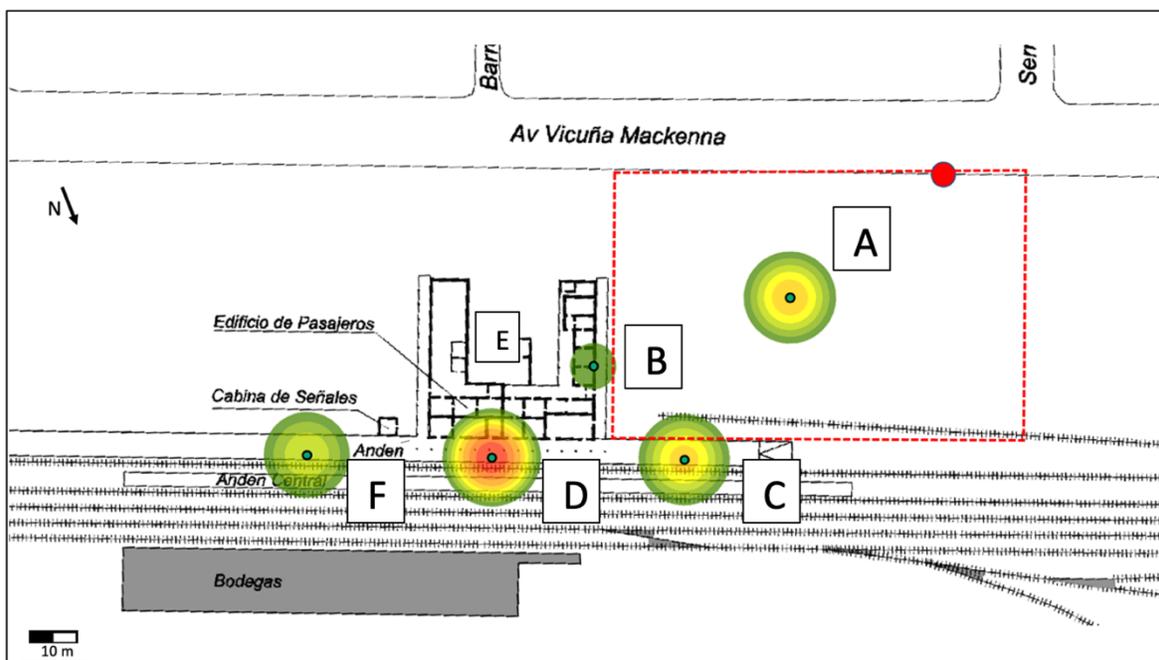


Figura 36. “Mapa de calor” sobre planta arquitectónica de la Estación, escala 1:1500. Representa la cantidad de referencias a cada uno de los lugares que componen el espacio público. Fuente: Elaboración propia, en base a reconstrucción planimétrica y aplicando el análisis de densidad *Kernel*, con el programa *ArcGis*, de acuerdo a los datos de la tabla N° 1.

8.1. Las determinaciones materiales y el contraste con los relatos y la prensa.

De acuerdo a los Análisis de la Percepción realizados, es posible señalar que, en general, existe un despliegue del uso público guiado por el diseño arquitectónico, en virtud de la distribución de las estructuras, de los elementos materiales orientadores y su funcionalidad, siendo el paso del ferrocarril y los servicios asociados, la clave para comprender la articulación del espacio. Sin embargo, desde ya podemos apreciar la singularidad de la explanada de acceso, un área en rigor sólo de paso hacia los andenes, pero que no obstante da cuenta de cierta intensidad de uso tal vez no prevista en los planos.

La importancia del acceso y su explanada.

Desde el acceso, consideremos primero la lógica de optimización energética, lo que haría que un cruce en diagonal desde ese punto hasta el andén de pasajeros, atravesando por la explanada, fuera la ruta más directa. Este cruce era permitido por el espacio construido (o libre de construcción) y de hecho, habría sido el más utilizado según los testimonios locales. A pesar de lo anterior, aunque no siempre identificando explícitamente a dicha explanada, los relatos hablan de acciones que sobrepasan el simple atravesado. Tal vez su presencia solapada en los testimonios tenga relación con su uso habitual, como lugar de paso cotidiano, y que ello opaque en la memoria su aparición protagónica, aún cuando en el sector poniente estemos ubicando uno de los focos más diversos de actividad pública. Reforzando lo anterior, si vamos a la figura 37, podemos establecer una relación directa entre las posibilidades que ofrecía este lugar abierto, con buena visibilidad para quien accede al terreno de EFE y menos controlado desde las oficinas, con la intensidad de su uso según testimonios y el *mapa de calor* resultante. La configuración constructiva de la explanada, un sector libre de verticalidades y delimitado por 1) zonas de operación ferroviaria hacia el poniente, 2) el andén principal y también zona de operación por el norte, 3) la vía pública con Av. Vicuña Mackenna por el sur, y 4) el edificio de pasajeros por el oriente, la hacen aparecer como el lugar con mayor libertad de acción dentro de lo público, según las posibilidades determinadas por la construcción y considerando además que el acceso no contaba con guardias. O sea, en la explanada y también en el andén principal en su sector poniente, efectivamente se habría desplegado un uso más complejo del espacio, lo que tiene un correlato con las perspectivas visuales desde los sectores de mayor control oficial dentro del recinto, desde donde estos lugares quedaban relativamente ocultos o al menos, con un control más indirecto de lo que sucedía, por ejemplo, en el andén principal en sus segmentos central y oriente. Al respecto, las perspectivas que se muestran en la figura 39 permiten apreciar cómo la cabina de señales, el recinto que gozaba de la mejor panorámica general del paño ferroviario, en rigor se orientaba al control del tren y las áreas de trabajo internas, de paso logrando un control total del andén en el sector oriente, pero que sin embargo perdía de vista al sector central -controlado de todas formas desde el frontis del edificio de pasajeros y sus ventanillas- al sector poniente y también a la explanada de acceso (la figura 31 también atestigua aquello).

Por la misma estructuración formal del espacio, por sus condiciones de movilidad y visibilidad, las zonas del área poniente al edificio de pasajeros quedaron en un ámbito público de mayor libertad. Acá, como nos informaron algunos testimonios, las personas se bajaban a estirar las piernas luego de su viaje, acá las(os) niñas(os) disfrutaban de un gran patio de juegos, desde acá los vendedores ilegales tenían cierto margen de ventaja para subir al tren, sin ser atrapados por los fiscalizadores, ya sea que el tren fuese a la playa o de vuelta a la capital, hacia este sector de las vías un par de niños podían jugar a poner monedas para que fueran aplastadas por el ferrocarril, o ser el lugar propicio para el *pololeo*. Junto al segmento poniente del andén de pasajeros se instalaban los *colectiveros*²⁷ en los últimos años de funcionamiento del ferrocarril, a veces por largas horas aprovechaban de conversar con sus colegas a la espera de los pasajeros, que desde aquí trasladarían hasta sus domicilios. Probablemente ese mismo lugar ocupaban en un comienzo los *cocheros*, que conocimos a partir de la revisión de la prensa. A su vez, desde este punto se tomaban con mayor frecuencia las fotografías en la Estación, es decir, desde la mirada del usuario, pues la imagen más amplia del edificio y también del paño general de EFE, se obtenía desde el poniente (ver imagen 24 y 27).

Por último, no deja de ser importante considerar que, serían estos 4.000 metros cuadrados del sector poniente los únicos capaces de soportar la presencia masiva de personas en el espacio público dentro del recinto. Si asignamos en promedio un metro cuadrado disponible por individuo, e incluso un poco menos, sin problemas podemos imaginar a unos 5.000 asistentes, por ejemplo concurriendo a la recepción de algún político, como la del diputado Figueroa en el año 1900 (*El Deber*, 15 de marzo). Esta multitud escapaba a las posibilidades de control del personal ferroviario, por lo que tal como mencionaba Antonio Fuentealba en su momento, seguro fueron varias las ocasiones en que se requirió la fuerza pública para su control (Jiménez et. al. 2012), dando cuenta por un lado, del foco social en que se convirtió la Estación, a escala comunal, y por otro, de la relevancia de contar con algunos espacios en su interior para este despliegue masivo de gente.

La centralidad del edificio de pasajeros y la funcionalidad del tren como referentes.

Según ha sido señalado, las condiciones materiales, la circulación, permeabilidad entre los recintos y las condiciones visuales generadas por el espacio, orientarían el uso general del terreno ferroviario, destacando el andén de pasajeros en su sector central, las ventanillas del edificio, como uno de los hitos claves en el recorrido. Así, el diseño pensado en la funcionalidad de este espacio ferroviario, el transporte, es la guía para el uso del lugar. Tal vez eso mismo explica que el control visual desde el interior de los recintos privados, propios de la gestión del tren, alcanzaban un dominio cabal de las instalaciones críticas de esta operación, a saber, las vías, bodegas, campamentos, talleres, entre los principales, y también sobre el andén de pasajeros en sus segmentos central (junto al edificio de pasajeros) y oriente (junto a la cabina de señales). Pero no así

²⁷ Nombre con el que se conoce a los conductores de taxi colectivo o similares.

hacia el segmento poniente del andén, y por supuesto hacia la explanada, donde el bloqueo visual generado por la propia estructura del edificio, la distancia y también algunos elementos más inestables, como árboles, restringieron esta visibilidad desde los espacios de control.

Por ello, al sector central y oriente del andén los ubicamos inmersos de lleno en la lógica operativa propia de la Estación, entendiéndolos como de carácter más privado que el resto del conjunto público. O sea, dentro de lo público en la formalidad de la construcción, podemos identificar zonas con cierto grado de privacidad, a partir de las condiciones perceptivas generadas por la propia materialidad. Para ello, además de la reconstrucción de la planta arquitectónica, resultó relevante contar con las elevaciones de los recintos, así como imágenes de la época de funcionamiento. Esta condición particular del espacio público, con un área más privada u oficial, versus una menos controlada, podría explicar el peso simbólico que hoy se expresa en la memoria de las personas, donde los relatos son mayoritarios en señalar al edificio y sus servicios: venta de boletos, entrega de encomiendas, las *venteras* y sus productos, entre otros. Por eso también las retretas del orfeón municipal, que encontramos destacadas en la prensa, se realizaban en esta zona, como expresión de una actividad pública no directamente asociada a la función de transporte, pero de todas maneras de carácter oficial; o los operativos ferroviarios de la dictadura, también anunciados por la prensa, en años donde escaseaban las noticias y avisos sobre el tren, cuyas instancias más solemnes eran igualmente ejecutas hacia el sector oriente del andén (como vimos en imagen 21). Y en contraste, hablando del mismo segmento oriente, los relatos son pobres en señalarlo como soporte activo de acciones de uso público diverso.

Lo anterior también permitiría explicar por qué la cabina de señales es mencionada como la estructura más icónica dentro del paisaje industrial, a pesar de que la zona oriente es la de menor referencia como lugar de actividades diversas, pues además de lo llamativo de su altura, para estar frente a ella había que ubicarse “dentro” de la Estación, condición que según hemos detallado, se concretaba en rigor luego de pasar por el umbral que daba la bienvenida al sector central del andén de pasajeros, desde donde lo público adquiriría su carácter más privado. Por último, esto también podría explicar la mayor preocupación de mantención hacia este sector del andén, en donde hoy en día podemos observar procesos de reparación del pavimento de diferentes épocas, atestiguados por la aparición intercalada de las baldosas hidráulicas con motivos florales, de los primeros años de la Estación, y aquellas de tipo “chocolate”, propias de los años 30 en adelante, en desmedro de lo que sucede hacia el poniente, donde el deterioro es más evidente y no es posible distinguir las baldosas de época posterior.

Serán la centralidad del edificio de pasajeros y la operatividad del ferrocarril, aquellas que determinarán en mayor medida las condiciones perceptivas del lugar y la configuración de un imaginario sobre el espacio público en la Estación, orientando su uso y también los recuerdos que hoy emergen sobre el recinto. Asegurar su protección y

gestión seguramente fue una de las preocupaciones principales para la empresa, en desmedro de otros sectores al interior del propio terreno ferroviario.

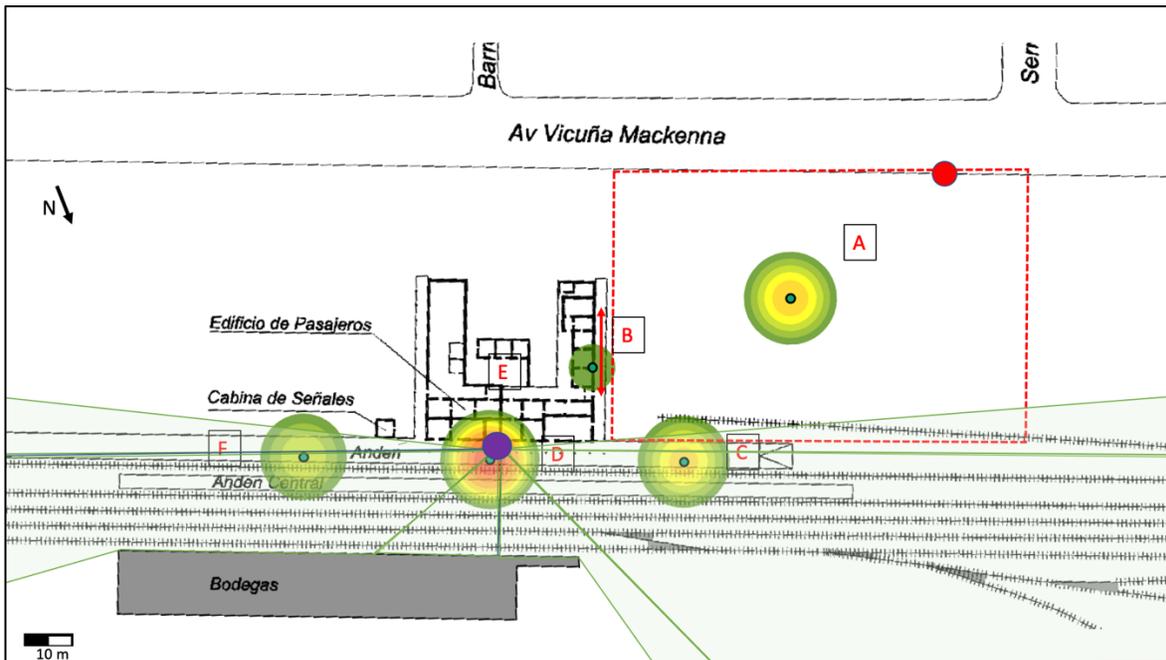


Figura 37. Planta con la superposición entre 1) planta arquitectónica, 2) mapa de visibilidad desde las ventanillas del edificio de pasajeros y 3) “mapa de calor” respecto a los usos señalados en testimonios. Fuente: elaboración propia.

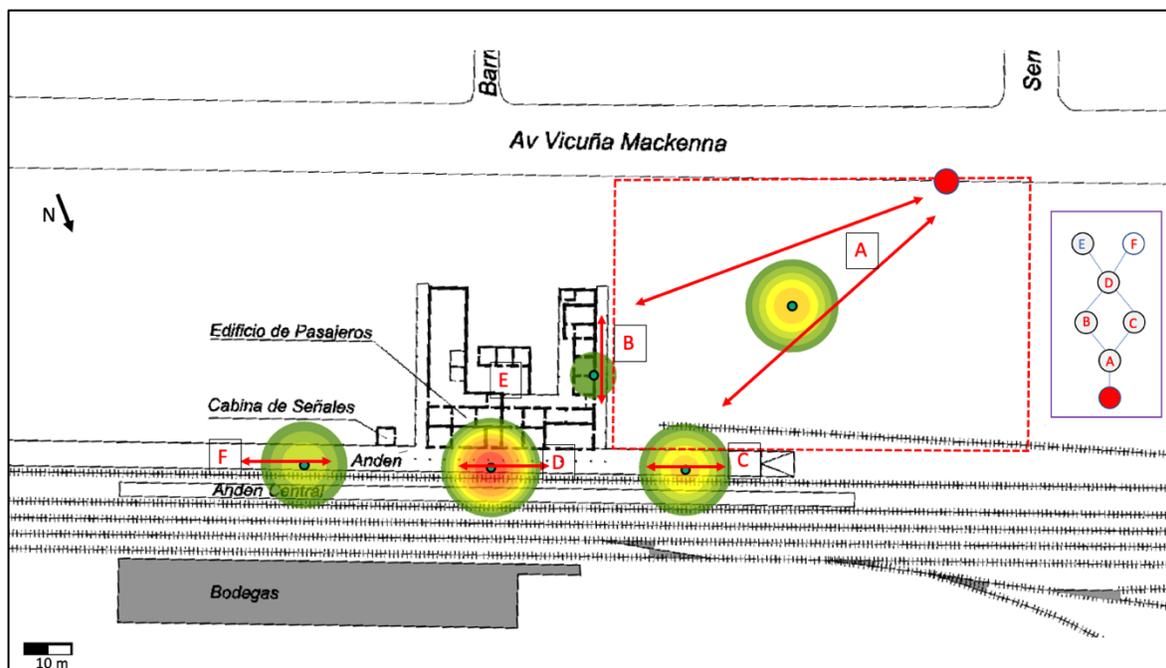


Figura 38. Planta con la superposición entre 1) planta arquitectónica, 2) mapa de circulación y permeabilidad y 3) “mapa de calor” respecto a usos señalados en entrevistas y testimonios. Fuente: elaboración propia.

8.2. El espacio público y su naturaleza política.

Se configura entonces un espacio de uso comunal en torno al transporte ferroviario, el que a pesar de la rígida estructura planimétrica de sus recintos y marcados horarios de funcionamiento, dejó ver algunas fisuras en el uso de sus terrenos, destacando en esta condición la presencia de la explanada, cuya aparición la ubicamos en función del punto de acceso y su distancia al edificio de pasajeros. Al considerar la perspectiva visual desde este punto y su rol en la circulación general en el terreno de EFE, resulta coherente que el uso más dinámico del espacio haya ocurrido en la zona poniente. Somos capaces de ubicar, en estos 4.000 m² aproximadamente (acceso + explanada + andén principal sector poniente) la mayor diversidad de acciones, incluso las menos aceptadas por parte de la operación del ferrocarril.

Aunque cabe preguntarse hasta qué punto fue efectiva esta libertad, hasta qué punto EFE realmente dejó de controlar este espacio abierto. O sea, partiendo de la idea de que el espacio público es tan político como el espacio privado e incluso más sofisticado en sus técnicas de control, bien podríamos suponer que en rigor, el margen entregado por estas zonas más despejadas de verticalidad, lo que hace es situar y delimitar el comportamiento colectivo externo a la operación ferroviaria, donde lo que en verdad importa es que no se excedan dichos límites, más allá del tipo de actividad que se registre en estos espacios. Pensemos acá en los guardias con los que habría contado el recinto, los que seguramente no eran necesarios en la entrada, tal como recordaba el ex jefe de estación Pedro Silva, sino más bien impidiendo el acceso irregular a los vagones, asegurando así la operatividad del tren, que era el giro de la empresa. Tenemos un ámbito menos controlado dentro de lo público, pero no por ello en descontrol por parte de EFE. O sea, las fisuras atestiguadas por los usos menos esperados en una estación de trenes, sólo pensando en su función de transporte, podrían en realidad ser parte del modelo general. No importa si el plano construido considera o no la presencia de un par de borrachos, de niños aprendiendo a andar en bicicleta, de vendedores ambulantes o músicos callejeros, lo que sí se determina es dónde comienzan los límites del espacio laboral, privado, y que no estaban en juego. De ahí que los sectores del andén más ligados a las actividades públicas oficiales, sean los que aparecen inmersos en la lógica operativa, cuyo uso público venía dado por su relación directa con el sector de venta de boletos, en el edificio de pasajeros, y con el control del sistema de transporte, con la cabina. Por ello, sin desmedro de la singularidad de la explanada, y según expresa la figura 38, vemos que en general la funcionalidad y espacios construidos dentro del recinto estructuran el uso público del lugar, es decir, a pesar de las posibles fisuras de uso detectadas -en el área poniente sobre todo- los espacios utilizados obedecen al desarrollo de la planta arquitectónica, a las perspectivas visuales generadas, a sus espacios de circulación, y la funcionalidad del lugar, destacando el rol ordenador del andén en su segmento central, asociado directamente al edificio de pasajeros, atestiguado en mapa de calor y diagrama de permeabilidad.

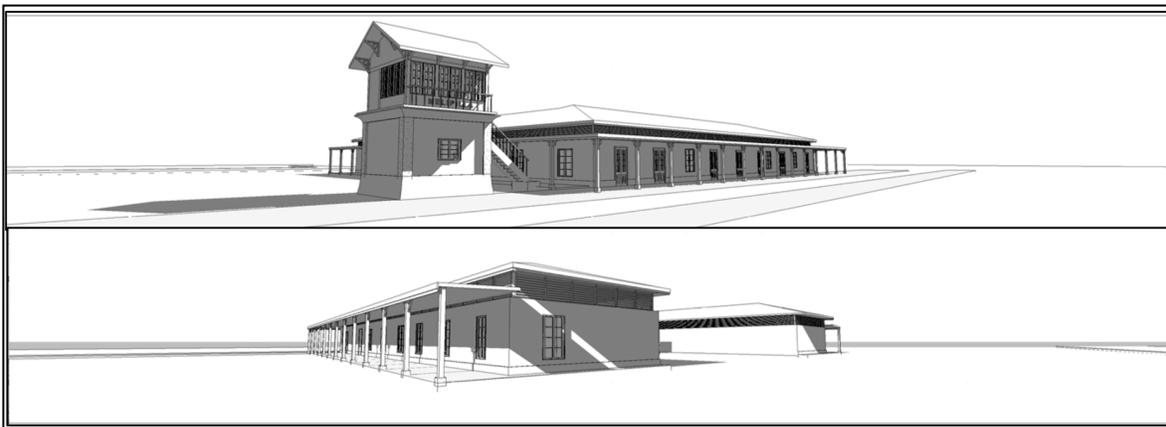


Figura 39. Perspectivas de la Estación de Melipilla. Se advierte que el control visual desde la cabina (arriba) se asocia más a la operativa interna del tren, perdiendo de vista, por ejemplo, a la explanada de acceso (abajo). Fuente: Jiménez et. al. 2012.

A pesar de lo anterior, de todas formas la explanada aparecería como un lugar de mayor conflicto o al menos en tensión respecto a los usos posibles, un espacio cuyo equilibrio debió significar mayor sutileza y menos restricción directa por parte de los funcionarios de EFE, un área donde el límite entre la ciudad y la Estación presentó cierto dinamismo. Esto mismo permite explicar un uso público de diversa complejidad al interior de la Estación, desde aquellos desarrollados en sectores más formales para el usuario(a) a otros menos controlados como en la referida explanada.

Todo esto va configurando un recinto significativo, un espacio que se entiende como de uso compartido y de ocio, un lugar para pasear y encontrarse. Por ello las noticias de toda índole que encontramos en la prensa, principalmente en las tres primeras décadas de operación, desde el anuncio por la pasada de alguna autoridad política, las críticas por el mal aspecto del ingreso al recinto, los problemas con el correo o el traslado de enfermos, las quejas porque la banda no tocó como de costumbre, y por supuesto, el duro tratamiento por los retrasos del tren, llegando hasta los últimos años de funcionamiento y los ataques directos a la gestión ferroviaria, a favor del transporte por carreteras de buses y camiones. Es la historia pública de un *espacio de representación* comunitaria, es la memoria de un *espacio vivido* en conjunto. Hablar de una estación es situarse en la esfera identitaria de los pueblos que supieron del ferrocarril.

De esta forma, hemos ido estableciendo una nueva perspectiva en la comprensión de lo público, destacando el relevamiento de aquellos soportes materiales que sostienen las condiciones para estar ahí, que en conjunto van dando cuerpo a la articulación de usos compartidos por parte los(as) usuarios, y que con el paso de los años, al mismo tiempo configura una memoria colectiva de aquellas vivencias. Son la materialidad sobre la que se fija la memoria. En cierta medida, entendemos al espacio público en una dimensión más amplia y que nos permite explicar con mayor precisión algunos supuestos sobre su existencia. Pensemos en la idea de lugar (Augé, 1993), en la que este tipo de

espacios deberían consolidarse como ámbitos relacionales y de identificación como grupo, condición que en la Estación está presente, que junto con la significancia histórica que emerge a partir de sus diferentes etapas de funcionamiento, acaban por demostrar que la Estación no fue un simple lugar de paso, un *no-lugar*, se levanta como un espacio relevante para la ciudad, para la expresión comunitaria, mostrando un sustrato histórico y físico que dio pie a un despliegue rico de actividades, permitiendo una integración simbólica del colectivo. Al mismo tiempo, su calidad de espacio de encuentro se construye desde la propia configuración espacial, determinado por la distribución y organización de las estructuras ferroviarias, que de cierta forma permitieron una expresión local en determinados sectores del paño de EFE.

Con todo, en virtud de la operación y servicios del ferrocarril, la configuración material de la Estación, el *espacio construido*, fue determinante en la percepción y acciones generales de la población en el recinto. Así lo reflejan los distintos puntos de visibilidad/visualización generados en el lugar, la movilidad propiciada entre sus componentes y los relatos sobre los usos del espacio. Esta información nos habla de la experiencia dirigida de estar ahí, de las prácticas espaciales en palabras de Lefebvre, del *espacio percibido* por cada persona que utilizó la Estación, guiadas por un paisaje y ritmos impuestos por la ingeniería del transporte. Los testimonios de estas vivencias no son del todo coincidentes entre sí, ni tampoco con las condiciones materiales que sostuvieron la acción humana, aunque sus recuerdos y olvidos dan cuenta del carácter colectivo del lugar, de su significancia identitaria, del *espacio vivido*. En los documentos en tanto, sobre todo en la prensa, vemos un tratamiento estrechamente asociado al ámbito público, aunque con énfasis en las acciones institucionales que se desarrollaban en la Estación, así como en los problemas relativos a su impacto urbano. Ahora bien, aunque la voz de las personas presenta ciertas imprecisiones, y reconociendo el carácter tendencioso de los periódicos a la hora de hablar del ferrocarril, ambos elementos de todas formas potencian nuestra imaginación para comprender el uso del espacio, en relación a sus cualidades físicas.

En definitiva, ha sido posible avanzar en un análisis material, documental y testimonial sobre estos despliegues diversos, existiendo distintos grados de congruencia en los resultados sobre el uso del espacio público, a partir de dichas fuentes. En este marco y a la hora de evaluar los límites de una posible libertad de acción, el análisis espacial concreto muestra que la configuración material aparece como un elemento condicionante fundamental. A su vez, dicha comprensión espacial, tanto del plano como de la verticalidad y su percepción, reforzada por testimonios y también algunos datos documentales de la época, posibilitan una síntesis creativa para explicar el lugar, abriendo alternativas de análisis comparativos con otros espacios de similar índole.

8.3 Limitaciones y Proyecciones.

Luego del desarrollo de la presente investigación, es posible advertir algunos aspectos aún no resueltos y mencionar ciertas limitaciones que fueron apareciendo en la

ejecución del trabajo. Sobre este último punto, destaca la situación del COVID 19, la que impactó sobre todo en la posibilidad de realizar entrevistas presenciales y en profundidad, a aquellas personas que conocieron el tren de pasajeros en funcionamiento, debiendo reorientarse el formato hacia cuestionarios que fueron respondidos de manera remota. Esto restó cercanía y fluidez al diálogo, sobre todo por el uso de plataformas digitales que no siempre eran de pleno dominio de las y los entrevistados, personas por lo general de avanzada edad. De todas maneras, fue posible recoger información valiosa sobre los recuerdos de la Estación y las principales actividades que allí se desplegaron.

A su vez, a este análisis arqueológico que aquí presentamos y que se nutre de múltiples fuentes, se podrían sumar nuevos elementos que le agregan innumerables posibilidades de proyección a futuro. Pensar en la sola etapa constructiva de la Estación nos sitúa en un problema arqueológico importante, en cuanto a dilucidar asuntos como la compleja instalación de toda la mano de obra en el sector, o las huellas materiales de cada tipo de trabajo especializado. Sumemos además otros elementos, como el sonido de las máquinas, el aroma de los restaurantes, la luminosidad²⁸ en cada horario de los trenes o la generación de cartografías participativas con mayor grado de detalle, los que sin duda podrían abrir nuevas aristas en la comprensión de este tipo de recintos y su impacto en la vida pública. La propia sistematicidad en el recorrido de los trenes habría incidido en las horas más álgidas de actividad, marcando pautas de acción en la ciudad completa. La precisión horaria de estos pulsos aparece también como un aspecto pendiente de analizar. De igual manera, la misma representación en *mapas de calor* que aquí presentamos, podría ser complementada con estos y otros antecedentes, por ejemplo a partir de una mayor recopilación de datos de la prensa y también de fotografías disponibles de la época, en una búsqueda orientada netamente a la elaboración de este tipo de planimetrías.

Y desde aquí podemos pensar en problemas de mayor alcance, considerando que el espacio público conocido antes de la presente investigación, aparece ahora como un espacio transformado. Las nuevas complejidades detectadas nos posicionan ya en otro punto. Entre ellos, sin duda destaca el problema urbano, y cómo a partir de la relación interior/exterior de los terrenos de EFE se fue configurando una transformación en todo el barrio norte, en virtud del concurrido centro social. Por otro lado, este tipo de análisis permite generar algunas perspectivas para la discusión general sobre los espacios públicos, de aquellos recientemente construidos o incluso en diseño. Y es que el éxito o fracaso de lograr formar parte del tejido conector de las ciudades, de ser esferas de la integración pública, deben ser evaluados atendiendo a su configuración espacial, a la visibilidad y recorridos generados, a la percepción de quien lo habita, a las aperturas y bloqueos para la acción colectiva y la matriz histórica y comunitaria que los sostenga. En definitiva, entenderlos como espacios políticos en permanente construcción, donde la materialidad se constituye como el soporte activo para este uso colectivo, en una relación

²⁸ Pensemos en el caso de la explanada, que en horas del atardecer debió ir quedando progresivamente a oscuras, reforzando su carácter menos controlando que el sector central del edificio de pasajeros.

performática entre los edificios y la acción humana, que en el caso de la Estación de Melipilla, hoy nos tiene frente a una ruina aún en disputa, activa, ahora esperando el regreso del tren a casi 130 años de su primera aparición.

9. Conclusiones.

En base al desarrollo de la presente memoria, podemos señalar algunos puntos relevantes desde el análisis del espacio público en el recinto Estación. Primero, la importancia de considerar levantamientos de información desde múltiples fuentes, las que permiten construir un cuerpo de datos complementarios y al mismo tiempo comparables. Según vimos, ha sido posible evaluar las condiciones físicas del espacio construido y sus determinaciones sobre la movilidad y percepción visual de quienes lo utilizaron. Conocer y reconstruir el plano del recinto en su época de estación intermedia, junto a la evaluación de fotografías, fueron fundamentales para llevar a cabo estos análisis. Desde ahí fue posible avanzar hacia un contraste con la memoria sobre el uso del lugar, testimonios cargados de un sentido colectivo, significancia histórica e identitaria que también se advierte en la pesquisa de prensa de la época, a lo largo de los casi 100 años de historia de la Estación recibiendo pasajeros(as). En esta dimensión múltiple de datos, es posible indicar que la política del uso del espacio de tipo industrial, una forma de hacer y usar el terreno de manera plenamente estructurada, en virtud de las funciones de cada recinto, es determinante en la configuración de la experiencia del estar ahí y en la idea de espacio público compartido. Con el sello de la producción seriada, el uso de nuevas materialidades propias de una revolución industrial ajena a la Melipilla de 1893, la presencia de la Estación marca un hito histórico y espacial en la ciudad, y a pesar de que su función principal fue siempre la movilidad de pasajeros y de carga, sin embargo pasa a ser un lugar significativo, porque se vivió comunitariamente como un lugar para el encuentro, lo que hace que hoy emerja en testimonios cargados de nostalgia, con el matiz de la dramática desaparición y la posterior transformación en ruinas, condición en la que hoy se encuentra.

Segundo, y de acuerdo a lo señalado previamente, vemos que los datos recabados no muestran concordancia absoluta con las determinaciones y posibilidades físicas para el uso del espacio, aunque permiten advertir que, efectivamente, en aquellos sectores destinados al uso público menos controlados por la empresa, se desplegó un uso del lugar más diverso. Aunque siempre desde la lógica ingenieril, expresada en sus estructuras y distribución, la Estación de ferrocarriles de Melipilla aparece como un espacio de integración social, marcado por ser el punto intermedio en una ruta de alto tránsito, la de Santiago a Cartagena, en medio de un paisaje rural propio del valle central. Así, la construcción deja algunas fisuras respecto a las potencialidades del uso del espacio público, gatilladas justamente por su relación directa con el exterior, con la ciudad. Nos referimos a la importancia del punto de acceso y de cómo desde ahí se configura un sector intermedio hacia el edificio principal, la explanada al poniente. Aunque igualmente controlada y sobre todo restringida, permitió de todas formas una compleja expresión para las acciones de la comunidad.

Tercero, quedan abiertas interrogantes sobre el lugar, entre otras, conocer de forma más precisa la historia material de su construcción, por ejemplo, con el reconocimiento de campamentos de obreros o las formas de obtención de las materias

primas para su edificación, así como procesos de formación constructivos de distintas épocas. En este caso nos focalizamos en la situación de la Estación a mediados del siglo XX, en su condición de principal y casi única parada intermedia en el viaje al litoral. Por otra parte, queda también pendiente un análisis profundo sobre la relación de este espacio público con el exterior, abordando de lleno el problema del impacto urbano que generó su llegada, y aspectos como la relativa autonomía de la que gozaba el recinto, y cómo aquello podía entrar en contradicción con la política pública de la ciudad.

Por su parte, este trabajo bien podría llegar a nutrir la vigente discusión sobre nuestra relación con las ruinas, espacios dinámicos que dialogan con las ciudades y su historia, que aunque podrían desaparecer de la vista por décadas, volver a mirarlos propicia una discusión política respecto a su significancia en la configuración de la memoria colectiva, como soportes materiales para la articulación de relatos y reflexiones sobre lo pasado, tan activos como lo fueron en su contexto sistémico original. Al mismo tiempo, se abren expectativas de análisis que superan la evaluación estrictamente material de las ruinas, pudiendo aportar en el diseño y comprensión de los espacios públicos actuales, de acuerdo a los usos esperados y sus condicionantes constructivas, esto a la luz de la experiencia y resultados de lugares ya existentes, como la vieja Estación de Melipilla. Así, la arqueología puede tener un lugar en la imaginación de la ciudad actual, no sólo contribuyendo al buen diálogo entre los objetos antiguos y las nuevas edificaciones, sino también repensando la forma de crear y construir lugares futuros.

La presencia de las ruinas de la Estación nos remite a una historia cuestionada desde el presente, y el ejercicio crítico de su análisis nos recuerda que seguimos ligados(as) a buena parte de las lógicas que dieron origen a este lugar público. Por ello es importante conocer este proceso, como ejercicio básico para la comprensión y construcción del espacio social actual.

“En la tarde de ayer fue traído gravemente herido al hospital un tal Jiménez, quien al venir por la línea, entre El Marco y Melipilla, fue atropellado por un tren”

El Progreso, 21 de noviembre de 1928.

10. Referencias bibliográficas.

Acuto, F. 2008. Materialidad, espacialidad y vida social: reinterpretando el período prehispánico tardío de los andes del sur. En: *Sed Non Satiata II: acercamientos sociales en la arqueología latinoamericana*. Compilado por Félix Acuto y Andrés Zarankín. Córdoba, Argentina.

Alguacil, J. 2008. Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias de participación. En: *Polis* Vol. 7 N° 20.

Alliende, M. 1993. *Historia del ferrocarril en Chile*. Pehuén Editores. Santiago.

Araneda, Y, K. Coles, C. Villa, M. Fuentes, F. Rovano. 2012. *Expediente técnico de la Estación ferroviaria y Subestación eléctrica San Pedro, Quillota*. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. FONDART Regional. Valparaíso.

Augé, M. 1993. *Los "no Lugares". Espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Editorial Gedisa. Barcelona.

Baros, M. 2010. Los desplazamientos del ocio. En: *ARQ*, N° 74 Ocio: 36-39.

Barry, E. 2010. Social Change in 19th-Century Rural Ireland and the Archaeology of the Narrow-Gauge Railway: The Case of Munster. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 116-128.

Beaudry, M., L. Cook y S. Mrozowski. 2007. Artefatos e voces ativas: cultura material como discurso social. En: *Vestigios, Revista Latinoamericana de Arqueología histórica*. Vol. 1, N°2, pp. 73-113.

Berroeta, H. Y M. Rodríguez. 2010. Una experiencia de participación comunitaria de regeneración del espacio público. En: *Alteridad*. N°8: 22-24

Borja, J. 1998. Ciudadanía y Espacio público. En: *Revista ambiente y Desarrollo*. XIV: 3.

Bustos, H. 2010. *Historia de Melipilla*. Imprenta Marmor. Santiago.

Delle, J. 2008. A tale of two tunnels: memory, archaeology, and Underground Railroad. En: *Journal of Social Archaeology* N°. 8: 63-93.

EFE, 1973-1987. Empresa de los ferrocarriles del Estado de Chile. *Anuarios Estadísticos*.

EFE, 1942. *Guía del Veraneante* de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Talleres gráficos de los FF.CC. del E.

EFE, 1966. *Guía Turística* de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Talleres gráficos de los FF.CC. del E.

Ferrari, Mónica. 2011. El sistema ferroviario en el Noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. En *Apuntes*, Vol. 24, N° 1: 44-61.

Foucault, M. [1976] 2015. *Vigilar y castigar: Nacimiento de la prisión*. Siglo XXI editores. España.

Gil, D., M. Garmendia, I. García, y J.L. Solaun. 2004. Arqueología de la arquitectura: una disciplina fundamental en el patrimonio cultural. *Arkeoikuska*, 04: 19-32. Centro de patrimonio cultural Vasco. País Vasco.

González-Ruibal, A. 2010. Contra la Pospolítica: Arqueología de la Guerra Civil Española. En: *Revista chilena de Antropología*. N° 22, pp. 9-32.

Gwyn, D. 2010. Editorial: Railway Archaeology. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 75-76.

Harvey, D. 1994. La construcción social del espacio y del tiempo: Una teoría relacional. En internet: <https://es.scribd.com/document/51237975/La-produccion-social-del-espacio-y-el-tiempo-David-Harvey-1994>.

Hénaff, M. 2014. *La ciudad que viene*. Lom Ediciones, Santiago de Chile.

Hernández, F. 2009. Las antiguas fábricas de mosaico hidráulico en Navarra. En: *Cuadernos de Etnología y Etnografía de Navarra (CEEN)*, N° 84. Pp: 55-95

Jiménez, B., J. Sepúlveda, A. San Francisco y M. Mallea. 2012. *Estación de ferrocarriles de Melipilla, lugar para la memoria*. Ojo en tinta Impresores, Santiago de Chile.

Lazo, A. 2006. *Patrimonio e identidad cultural: El barrio La Estación de Cartagena*. Memoria para optar al título de Antropóloga Social. Departamento de Antropología, Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Chile.

Lefebvre, H. [1974] 2013. *La producción del espacio*. Ed. Capitán Swing. España.

Lefebvre, H. 1976. *Espacio y Política, el derecho a la ciudad II*. Ed. Península. Barcelona.

Lefebvre, H. 1984. *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Ed. Alianza. Madrid.

Low, S. 2005. Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: cambios espaciales y prácticas sociales. En: *Bifurcaciones, revista de estudios culturales urbanos* N° 5. pp. 1-14

Mallea, M. 2009. *Centro Cívico*. Memoria para optar al título de Arquitecto. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Santiago.

Mañana, P. M. Rotéa y X. Ayán. 2002. Arqueotectura I: Bases Teórico-Methodológicas para una arqueología de la arquitectura. En: *Tapa* N° 25: 12-93.

Matthews, C., M. P. Leone y K. Jordan. 2002. The political economy of archaeological cultures. Marxism and American Historical archaeology. En: *Journal of social archaeology*. Vol. 2, N° 1, pp. 109-134.

McGuire, R. 2008. Edificando el poder en el paisaje cultural del condado de Broome, Nueva York (1880-1940). En: *Vestígios, Revista Latinoamericana de Arqueología histórica*. Vol. 2, pp. 59-77.

Meiggs, E. 1863. Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso. Imprenta del Ferrocarril. Archivo Nacional. Santiago de Chile.

Menjívar Ochoa, M. 2005. Los estudios sobre la memoria y los usos del pasado: perspectivas teóricas y metodológicas. En: *Historia y memoria: perspectivas teóricas y metodológicas*, compilado por Mauricio Menjívar, Ricardo Argueta, Edgar Solano. Facultad latinoamericana de ciencias sociales (FLACSO). Sede académica Costa Rica.

MOP, 1890. Informe del Director General de Obras Públicas al Ministro, 25 de Abril de 1890. Archivo Nacional, Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

MOP, 1891. Informe del Director General de Obras Públicas al Ministro, 24 de Marzo de 1891. Archivo Nacional, Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

MOP, 1893 a. Informe del Director General de Obras Públicas al Ministro, 10 de Abril de 1893. Archivo Nacional, Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

MOP, 1893 b. Informe del Director General de Obras Públicas al Ministro, 31 de Agosto de 1893. Archivo Nacional, Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

MOP, 1894. Correspondencia de Ignacio Piñeiro al Ministro de Obras Públicas. Melipilla, Diciembre 3 de 1894. Archivo Histórico del Ministerio de Obras Públicas. Archivo Nacional.

MOP, 1897. Ferrocarril de Quilpué a Melipilla. Memoria presentada por el ingeniero jefe del trazado, Don Juan E. Muxica. Santiago de Chile Imprenta i Librería Ercilla. Ministerio de Industria y Obras Públicas, N° 7. Archivo Nacional, Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

MOP, 1909. Bodega Tipo, tramo Melipilla-Cartagena. Planimetría Ferrocarril de Melipilla a San Antonio. Archivo Nacional, Archivo del Ministerio de Obras Públicas.

Nevell, M. 2010. The Archaeology of the Rural Railway Warehouse in North-West England. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 103-115.

Palmer, M., G. Orange. 2016. The archaeology of industry; people and places. *Post Medieval Archaeology*, 50: 1, 73-91.

Peña, L. 2011. *Algunos elementos para pensar espacialmente en ciencias sociales*. Universidad externado de Colombia. Bogotá.

Rebecca, L. 2004. *Ciudad de Melipilla: Un Caso de Estudio de Crecimiento Demográfico y Expansión Urbana. Periodo 1982-2002*. Memoria para optar al Título de Geógrafo. Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Santiago.

Rees, J. P. Jarman y D. Gwyn. 2010. The Conservation of Operational Steam Locomotives. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 91-102

Rivera, F. y R. Lorca, 2010. Uso Social de una Arqueología Histórica del Capitalismo y los Dilemas de su Patrimonialización: El Caso del Mineral de Capote. En: *Revista de Antropología* N° 22, pp: 33-56.

Rodríguez, M. 2014. *Producción social del espacio y renovación urbana en el Centro histórico de Quito*. Universidad Politécnica Salesiana. Quito.

Rosenblitt, J. 1990. *Transporte y ferrocarriles. El Valle del Maipo durante la construcción de la línea Santiago a Melipilla*. Memoria para postular al Grado de Licenciado en Historia. Pontificia Universidad Católica de Chile.

Sahady, A. 2003. La supresión del ferrocarril, la Carretera de la Fruta, y su impacto en la movilidad del sector aledaño. En: *Revista de Urbanismo*, N° 7, Universidad de Chile.

Sato, A. 2012. Lo público del espacio. En: *ARQ*. N° 81 Espacios para la cultura: 17-19.

Solà-Morales, I. 2002. *Territorios*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona

Thompson, I. 1999. Las concesiones y la optimización del transporte vial y ferroviario. En: *Revista de la Cepal* N° 67, pp: 173-184.

Thomson, I. 2002. El debate entre las bondades de la tecnología “americana” e “inglesa” en los ferrocarriles estatales chilenos de la década de 1870. En: *Historia*, 35. Pp: 409-424

Thomson, I. y D. Angerstein. 2000. *Historia del ferrocarril en Chile*. Centro de Investigaciones Barros Arana. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Mueos. Santiago.

Wood, P. 2010. Excavation on the Brunton and Shields Railway at Weetslade, North Tyneside. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 77-90.

Zarankin, A. 1999. Arqueología de la arquitectura: Another brick in the Wall. En *Revista do Museum de Arqueologia e Etnologia*. Vol. 3: 119 – 128.

Zarankin, A., M. Senatore y M. Salerno. 2011. 'Tierra de Nadie': Arqueología, Lugar y Paisaje en Antártida. En: *Revista chilena de Antropología*. N° 24, pp. 148-171.

Periódicos locales:

El Deber, Melipilla, 13 de enero de 1900. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Deber, Melipilla, 15 de marzo de 1900. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Deber, Melipilla, 19 de mayo de 1900. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Labrador, Melipilla, 7 de diciembre de 1922. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Labrador, Melipilla, 27 de enero de 1923. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Labrador, Melipilla, 1 de febrero de 1923. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Labrador, Melipilla, 24 de febrero de 1923. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Labrador, Melipilla, 10 de diciembre de 1965. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Labrador, Melipilla, 25 de agosto de 1982. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Labrador, Melipilla, 26 de enero de 1983. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Labrador, Melipilla, 29 de julio de 1983. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Progreso, Melipilla, 9 de julio de 1927. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Progreso, Melipilla, 6 de agosto de 1927. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

El Progreso, Melipilla, 8 de junio de 1929. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

La Alianza, Melipilla, 26 de enero de 1896. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

La Alianza, Melipilla, 25 de mayo de 1904. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

La Constitución, Melipilla, 22 de abril de 1893. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

La Constitución, Melipilla, 8 septiembre de 1893. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

La Situación, Melipilla, 4 de Mayo de 1893. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

La Voz de Melipilla, 24 de septiembre de 1914. Sección de Periódicos y microformatos de la Biblioteca Nacional.

11. Anexos

Anexo 1. Estructura Entrevista.

Estructura entrevista dirigida al relevamiento de información sobre el espacio público.

- 1- ¿Cuál fue su relación con la estación?
- 2- ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?
- 3- ¿Por dónde ingresaba a la estación?
- 4- ¿Recuerda de qué color era la estación?
- 5- ¿Por dónde ingresaba al recinto?
- 6- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?
- 7- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?
- 8- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?
- 9- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?
- 10- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades con un marcado carácter de género?
- 11- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían (o pensaba usted qué hacían) ahí?
- 12- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar?

Anexo 2. Testimonios y Entrevistas.

Entrevistas realizadas en el marco de la presente investigación y testimonios disponible de trabajo previo.

Se marcan en colores los lugares asociados al uso del espacio público:

- Acceso y uso Explanada: **Rojo**
- Pasillo poniente: **Verde**
- Andén sector Poniente: **Amarillo**
- Andén sector Central: **Azul**
- Andén sector Oriente: **Celeste**

1 ¿Cuál fue su relación con la estación?

Nombre: Alejandro Tobar Espinoza

Edad: 58

Relación con la estación: mi abuelo fue jefe de máquinas, oficial administrativo (Alejandro Antonio Tobar Tobar). Viví en la estación con mis tatas, mis primos y hermanos.

2 ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?

Viví allí entre el año 62 al 69 o 70 más o menos.

3- ¿Por dónde ingresaba a la estación?

El Ingreso a la estación se hacía por el Bar llamado “El escudo”, por Vicuña Mackenna. En este tiempo era la avenida principal, donde se estacionaban los buses que iban a la costa.

4 ¿Recuerda de qué color era la estación?

5- ¿Qué construcción le llamaba más atención dentro del recinto?

6- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?

7- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?

8- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?

La estación era nuestro parque de entretenciones. **Los pasillos**, **los patios al oriente** y el **tremendo patio hacia el poniente**. Una de las vulcanizaciones más antiguas estaba hacia el poniente y se llamaba “la yuyú”

9- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?

Mientras nosotros vivíamos hacia el oriente, en esa parte de la estación, una casa grande con grandes habitaciones, un patio enorme también, hacia el poniente llegó la familia Oviedo. Y don pepe, don José Oviedo, fue presidente del club de boxeo, así que al frente de donde vivíamos nosotros en las bodegas, él habilitaba parte de las bodegas como

espacio de ring, de box, y ahí entrenaban. Ese espacio se utilizaba para entrenar box. El presidente de la rama fue don pepe.

10- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades con un marcado carácter de género?

Lo otro que recuerdo con respecto al género, es que la mayoría de las hoy llamadas palomitas, recuerdo que en ese tiempo se les llamaba venteras, que vendían estos sandwiches, todavía recuerdo, de ave, en hallulla muy rico, eran la mayoría mujeres. Ellas eran las que se dedicaban a ese tema.

11- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían (o pensaba usted qué hacían) ahí?

Yo me acuerdo un poco de cuando era cabro chico y ahora conversando un poco con mi mamá, me dice que la gente abordaba y [bajaba del tren hacia un solo lado](#), el que daba hacia la estación. Y ese pasillo era super super super largo. Me acuerdo que era interminable, interminable prácticamente. Así que la gente como te digo, abordaba y descendía del tren por un solo lado.

12- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar?

Por último bueno, como niño, recuerdo los viajes hacia Cartagena que hacíamos en el tren, y hacia Santiago, en esas famosas máquinas a vapor. Eso es lo primordial. Y como anécdota te puedo aportar que cuando mis primos se portaban mal y los iban a castigar y había algún tren ahí en el andén, se escondían debajo del tren, pa que no los persiguieran. Y ahí mi abuelo tenía que subirse a la sala de máquinas y poner bandera roja para que el tren no partiera. Eso más que nada. Y si en otra cosa te puedo colaborar encantado. Un saludo Bruno Jr. Y espero haberte aportado con un granito de arena. Que estés bien.

1 ¿Cuál fue su relación con la estación?

Nombre: Jaime Valcárcel Cabezas.

Edad: 59

Relación con la estación: siendo muy niño, acompañaba a mi padre en algunas ocasiones a retirar mercadería que llegaba a su negocio. Exactamente zapatos. Realmente era muy chico. Las retirábamos en la [estación misma, ahí por las boleterías](#).

2 ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?

Estamos hablando de 1968-1970.

3- ¿Por dónde ingresaba a la estación?

4- ¿Recuerda de qué color era la estación?

5- ¿Por dónde ingresaba al recinto?

Por calle Serrano.

6- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?

7- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?

8- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?

9- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?

Muy importante la parte comercial. Permitía desarrollar el comercio porque la mayoría de las cosas llegaban vía ferrocarriles.

10- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades con un marcado carácter de género?

11- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían (o pensaba usted qué hacían) ahí?

12- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar?

Me acuerdo que en algunas oportunidades viajamos a la costa en tren.

Yo tuve una vivencia con mi padre

Él estuvo a cargo del buffet. Yo era chico. Tuve relación con las venteras y toda la gente que estaba ahí.

1 ¿Cuál fue su relación con la estación?

Nombre: Pedro Silva Vargas

Edad: 82

Relación con la estación: mi relación con la estación comienza cuando tenía alrededor de 15 años. Y correspondía cuando trasladaba a mi padre y a su hermano. Comerciantes que llevaban sus productos para ser vendidos en Santiago, específicamente en Salvador Sanfuentes. Lo hacían regularmente en el primer tren que salía de Melipilla, a las 6 am. Y los pasaba a buscar, a la llegada del tren de las 13:30 en su retorno a Melipilla.

2 ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?

Vi la estación funcionando desde que tengo uso de razón y hasta después del terremoto de 1985.

3- ¿Por dónde ingresaba a la estación?

El ingreso al estacionamiento del recinto de la estación de Melipilla, era por el frontis, en Vicuña Mackenna. **Lugar abierto y espacioso** que podía albergar tanto a camiones, como a vehículos de menor tamaño, como todo tipo de locomoción.

Ya que diversos vehículos llegaban tanto a dejar equipaje o mercadería, como también a retirarlas. El volumen de vehículos entrando y saliendo del recinto era abultado.

La entrada era abierta, sólo pilares de cemento a la entrada. No había guardia.

4- ¿Recuerda de qué color era la estación?

Blanca y la parte de abajo café, al igual que las ventanas

5- ¿Qué construcción le llamaba más la atención dentro del recinto?

La cabina de movilización es lo más característico.

6- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?

Después de mi relación con la estación como usuario, vendría la etapa como funcionario. Y ésta comenzó a partir del año 1971, después de varios años de haber prestado servicios en ferrocarriles del estado. Estando anteriormente en estación central durante mi capacitación e inducción, posteriormente en estación Mapocho, San Antonio, Malvilla y Curicó.

A Melipilla como jefe de estación, llegué después de haber desempeñado mismo cargo en la Estación Esmeralda.

7- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?

El cargo de jefe de estación, implicaba hacer uso de la casa que se encontraba dentro del recinto. La cual habité junto a mi familia. Mi lugar de trabajo se realizaba en el sector de oficinas de administración, las cuales se ubicaban orientadas hacia Vic. Mackenna. Además cuando era requerido, también lo hacía en la cabina de movilización, a la cual se ingresaba a través de una escala metálica de amplios peldaños. En su interior se encontraba el sector de palancas, para hacer movimiento de las vías férreas. Y como se encontraba en altura permitía también el uso de señales de banderillas como mecanismo

de advertencia como también de comunicaciones. Además la cabina contaba con un selector que consistía en un teléfono rudimentario el cual permitía la comunicación abierta con el resto del ramal y sus estaciones. Sería lo que hoy es la radio con frecuencia.

8- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?

El uso del recinto por parte del público era de bastante afluencia, incrementándose más aún en la temporada estival. Teniendo como principal destino Cartagena, como puerta de entrada al litoral central.

El andén sur era el que más se ocupaba, ya que era el que comunicaba directamente a las **boleterías** u **hacia la entrada**. El andén norte se utilizaba principalmente para labores de carga o descarga de mercaderías transportadas.

9- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?

Muy importante la parte comercial. Permitía desarrollar el comercio porque la mayoría de las cosas llegaban vía ferrocarriles.

Dentro del recinto sólo había un local para comercio. Se otorgaba a concesión. Donde se vendían bebidas y confites. De las palomitas que comercializaban sus pasteles, las que pagaban permiso, **podían ubicarse dentro del recinto**. **Las que no, lo hacían desde fuera, más o menos desde donde entraban los autos pero sin llegar a la estación.**

10- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades con un marcado carácter de género? (realizados principalmente por hombres o mujeres)

11- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían (o pensaba usted qué hacían) ahí?

La estación de Melipilla era visitada tanto por hombres, mujeres y niños, considerando que era el principal medio de transporte hacia Santiago o al litoral.

En torno al recinto estación, polulaba todo tipo de comerciantes. Encontrándose principalmente las "palomitas", gremio organizado, el cual **contaba con todos los permisos legales exigidos**. Además se encontraban los **ambulantes, los cuales no cumplían con los permisos respectivos y por lo tanto eran frecuentemente fiscalizados por los guardias**, los que procedían a expulsarlos.

Además de ellos. La estación era punto de encuentro de parejas o familias.

Trabajadores de la locomoción colectiva y transportistas hacían de este recinto su punto habitual de trabajo y vida social.

12- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar?

1 ¿Cuál fue su relación con la estación?

Nombre: Rosa Silva Ortiz

Edad: 82

Nosotros la utilizábamos para viajar y también porque ahí íbamos al lugar donde mi papá trabajaba. Él hacía primero mantención en señales y luego fue cambiado a una cuadrilla que hacía la mantención de las vías férreas y todo eso.

2 ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?

En realidad, los años que la vi en funcionamiento fue muy poco, porque yo era niña. Pero recuerdo haber ido a **comprar boletos**, haber viajado hacia la costa. Fueron como del año 76 al 78.

3- ¿Por dónde ingresaba a la estación?

Se ingresaba a la estación por Vicuña Mackenna. Había una parte que estaba habilitada a la residencia de los funcionarios de ferrocarriles. Que se llamaba las casas del recinto estación de ferrocarriles. Había una entrada por Vicuña Mackenna casi al frente de Serrano.

4- ¿Recuerda de qué color era la estación?

Era un color puede ser entre celeste y blanco o una cosa así. Pero no era amarilla como una foto de las últimas que vi.

5- ¿Qué construcción le llamaba más la atención dentro del recinto?

Las estructura que más me llamaba la atención a **mí era la cabina**, porque tenía todo un sistema ahí poh, los aros (los bastones señalados en el documento), las palancas que se movían. Bueno uno como niño siempre siente curiosidad pero, eso era lo que más me llamaba la atención.

6- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?

Como niña era observar, era viajar, a veces íbamos a acompañar a nuestra mamá que a veces iba a ser un **trámite ahí en la estación**. O a mi papá. **Otras veces le fuimos a dejar colación ahí a la estación, nos esperaba cerca de la entrada**. Más allá no recuerdo.

7- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?

8- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?

El uso lo compartíamos con la familia, con la gente que viajaba en tren. **Yo observaba que ahí llegaban las palomitas a vender sus dulces**. Llegaba gente que viajaba con canastos hacia la playa. Más con el fin recreativo que era para uno el tren. Y festivo.

9- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?

Yo pienso que todos los usos que se dieron ahí o estaban relacionados con la estación, e involucraban a todas las personas que dependían y trabajaban directamente desde la

atención al pasajero, a la mantención de las vías, a cuanto se llama, todo lo que involucraba una estación de servicio. Me acuerdo que habían restaurantes alrededor, las palomitas, la gente los músicos que cantaban en el tren, un sinnúmero de personajes populares que se movían o dependían del tren o del tráfico de pasajeros. El turismo o la gente que por algún u otro motivo viajaba en tren.

10- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades con un marcado carácter de género? (realizados principalmente por hombres o mujeres)

En ese tiempo no trabajaban las mujeres en la actividad ferroviaria. Estaba más supeditado a los hombres. Era más bien un ambiente machista. No como se observa ahora, que hay más inclusión laboral en la mujer. Trabajan más mujeres.

11- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían (o pensaba usted qué hacían) ahí?

Bueno ahí yo observaba al jefe de estación. Ahí el como que [vendía los boletos](#). Había una persona en las cajas. Él estaba preocupado de todo lo que significaba yo creo administrar y cuanto se llama, ver el funcionamiento de la estación. [Había una persona que recibía el equipaje](#), estaba la persona que [trabajaba en las cabinas](#). Estaba una persona que cortaba los boletos. Otra persona que hacía las señales. Habían diferentes personas que trabajaban ahí en la estación.

12- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar?

Yo como era niña sólo observaba lo que hacían los adultos o la gente mayor. Alguna labor que haya prestado yo ahí, nada.

Ver que la gente viajaba por ahí, y ver que trabajaba tanta gente ahí. Y que era la fuente laboral de mi papá. Era su trabajo y él lo quería mucho.

1 ¿Cuál fue su relación con la estación?

Nombre: Juana de las Mercedes Belmar Hidalgo

Edad: 66

2 ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?

Dos años aproximadamente.

3- ¿Por dónde ingresaba a la estación?

En general pasaba por la estación. Cuando viajaba a la universidad, camino a la estación de Lollole.

4- ¿Recuerda de qué color era la estación?

5- ¿Qué construcción le llamaba más la atención dentro del recinto?

Murallones muy altos (las bodegas), portones altos de madera, colores amarillentos.

6- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?

No participaba.

7- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?

Solo de paso, los minutos que se detenía el tren.

8- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?

Comerciantes.

9- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?

Sí, mucha actividad en la estación, comercio, venta de alimentos, música etc.

10- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades con un marcado carácter de género? (realizados principalmente por hombres o mujeres)

Las palomitas que vendían pasteles, sandwiches de pollo, huevos duros, miel etc. Uniformados de blanco, con sombreros blancos.

11- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían (o pensaba usted qué hacían) ahí?

No recuerdo.

12- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar?

Pasaba por las estación y bajaba a comprar pasteles y dulces, era emocionante porque corríamos el riesgo que nos dejará el tren, mucha gente dependía del tren , siempre lleno de mercancías, mucha gente iba en familia a la playa con canastos.

1 ¿Cuál fue su relación con la estación?

Nombre: Sergio Contreras Sottolichio

Edad: 62

De chico que visitaba a mis abuelos a Melipilla. Desde San Antonio bajaba en tren. Era la costumbre en esos años. Y viajaba junto a mis padres, era niño chico. Eso era lo que más hacía. El viaje de San Antonio a Melipilla. O era un paso, la parada obligatoria y tiempo de descanso del viaje San Antonio a Santiago.

2 ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?

Recuerdo de haber viajado en tren hasta Santiago yo debo haber tenido 14 o 15 años. Los últimos años en que viajé en tren, más menos lo que era de San Antonio a Santiago. Debe haber sido por ahí hasta el año setenta y cinco más o menos, si mal no recuerdo.

3- ¿Por dónde ingresaba a la estación?

A la estación se ingresaba por la calle principal. Cuanto es que se llama esa, Vicuña Mackenna.

4- ¿Recuerda de qué color era la estación?

5- ¿Qué construcción le llamaba más la atención dentro del recinto?

Era de un amarillo cremoso, siempre me acuerdo que tenía un andén muy grande, muy largo, llegaba casi a la altura de Serrano, y cuanto se llama, estaba cerca también la Casa de palanca, que era una cosa que estaba aislada. Pero era como una casona grande, con un espacio interno. Tenía unos sillones, como te dijera yo, como le llaman, eran de madera, así como sofás o sillones largos. Tu descansabas. Era un andén grande techado, donde uno se paraba. Ahí estaban los comerciantes inclusive.

6- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?

Bueno mi actividad era más que nada la de pasajero. Tomaba uno el tren a veces de, cuanto se llama, de viajero. Como paraba ahí uno compraba. Compraba los dulces, los sándwiches de ave, que eran muy famosos. Las palomitas son de ahí poh. Las famosas palomitas. Ahí estaban las señoras vestidas de blanco con los canastos, siempre me acuerdo y te vendían de todo, tecito, sándwiches de aves que eran muy conocidos y era lo que más ofrecían, y los famosos dulces.

7- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?

Era el andén más que nada poh. Era donde uno llegaba y esperaba.

8- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?

Con mis abuelos. Mi abuelo Jorge con mi padre con mi madre. Con ellos, con la familia. Con mis hermano, que eran los que íbamos. Constantemente viajábamos. Nosotros en esos tiempos lo que más se utilizaba, cuando yo tenía no se poh, siete, ocho o nueve años, de ahí hasta los 12 años, lo que más hice fue viajar por todo Chile en tren. Y de aquí a San Antonio todo lo que se hacía era en tren. A Melipilla igual.

9- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?

El comercio. Había mucho mucho comercio ambulante. Mujeres sobre todo, eran las que más ofrecían los productos.

10- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades con un marcado carácter de género? (realizados principalmente por hombres o mujeres)

Bueno lo de hombres eran los que atendían la estación. Me acuerdo que en las boleterías igual que en San Antonio había un jefe de Estación y los que se veían a cargo los inspectores, todos esos eran hombres. No se veían mujeres en relación directa con el tren, solamente en el caso de los comerciantes. Los comerciantes, te vuelvo a repetir, eran las palomitas, eran conocidas de ahí. Del andén del tren, del descanso. Donde se compraba todo. Ahí tomabas té, comías tu sándwich, te bajabas a fumar, los mayores. Ese tipo de relaciones era lo que había. Era todo familia. Tu te bajabas a comprar el diario. Tanta cosa que se hacía en los andenes de la estación. Era obligada, esa era la estación con más movimiento. Ahí había gente de campo, que llegaba por ahí por Vicuña Mackenna, la gente de Melipilla poh, a veces se veía mucha gente ahí dando vueltas. Era muy concurrida esa estación, muy concurrida.

11- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían (o pensaba usted qué hacían) ahí?

No te podría decir, realmente no recuerdo. Salvo como te decía las personas que atendían la estación, la boletería, los inspectores que se bajaban del tren, que andaban rondando. Ese tipo de cosas.

12- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar?

Recuerda que te estoy hablando de hace varios años atrás. Yo era cabro chico. No más allá de los 15 años fue lo último que recuerdo haber tenido contacto de viaje en el tren de San Antonio a Santiago o de Melipilla a San Antonio.

Ahora, de que es un medio de locomoción necesario, es sumamente necesario. Yo creo que el abandono que recibió el ferrocarril entre Santiago y San Antonio, con todas las estaciones que tenía en medio, incluido Melipilla, fue lo peor que pudieron haber hecho. O sea, abandonar el tren, que era un medio tan usado, tan popular, fue la peor cosa que pudieron hacer. Yo he viajado en muchas partes de Chile en tren, hasta hace poco, tanto pal sur, hasta Talcahuano, Temuco, en Puerto Montt. Pal norte, con trasbordo desde la estación Mapocho a Calera, de Calera a Ovalle, todas esas, he andado en el tren de Iquique también. Es algo que no se puede comparar con ningún otro medio de locomoción. Hoy día creo que todas las estaciones que estaban entre San Antonio y Santiago, y San Antonio y Melipilla, se perdió mucho. Perdimos mucho con la pérdida del tren.

1 ¿Cuál fue su relación con la estación?

Nombre: María Becerra Santi

Edad: no informada

Hija de funcionario

2 ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?

Como 10 años

3- ¿Por dónde ingresaba a la estación?

Por calle Serrano y ahora al final por Fuenzalida.

4- ¿Recuerda de qué color era la estación?

Amarilla con café. Era de adobe y algunas oficinas que remodelaron fueron de madera.

5- ¿Qué construcción le llamaba más la atención dentro del recinto?

6- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?

Mi padre era jefe de vía y obras. Vivíamos en las casas que le asignaban. Hacíamos muchos paseos. Andábamos en bicicleta, jugábamos babyfútbol. Hacíamos campeonatos con otros equipos de Melipilla. Preparábamos el carro alegórico para la fiesta de la primavera.

7- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?

Su cancha. [El hall de la estación \(el andén techado\)](#). Sus escaños.

8- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?

Con mis hermanas. [Mi hijos aprendieron a andar en bicicleta en los andenes de la estación](#). Se podían usar sin molestar a los pasajeros, en la parte más alejada del edificio.

9- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?

Sí. Era de uso de paseo familiar. Andar en bicicleta, jugar a quién aguantaba más caminando por los rieles.

10- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades con un marcado carácter de género? (realizados principalmente por hombres o mujeres)

La palomitas. Eran mujeres. Vendían ahí sus productos. Los hombres vendían helados, bebidas.

11- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían (o pensaba usted qué hacían) ahí?

[Bueno, muchos iban a tomar y pololear, dentro del recinto pero más allá de la estación, cerca de la entrada.](#)

12- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar?

Era muy bonito juntarnos y compartir con los hijos de ferroviarios. Éramos una familia, jugábamos al babyfútbol o sólo conversábamos. También ver a mis hijos como andaban en bicicleta.

1 ¿Cuál fue su relación con la estación?

Nombre: Paula Becerra Santi.

Edad: 53 años.

Hija de funcionario. Yo viví en las casas que se les entregaban a los que trabajaban en EFE. Mi padre fue inspector de Vía entre los años 1976 a 1985, como nueve años más o menos.

2 ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?

9 años.

3- ¿Por dónde ingresaba a la estación?

En general se ingresaba por calle Serrano.

4- ¿Recuerda de qué color era la estación?

Amarilla con café.

5- ¿Qué construcción le llamaba más la atención dentro del recinto?

La cabina de señales

6- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?

La estación era un lugar donde yo cuando chica jugaba, andaba en bicicleta y también iba a buscar a mi papá a la oficina. Ya más grande se hizo un equipo de babyfútbol que se llamaba "las chicas del riel", donde yo fui arquera y jugábamos con otros equipos de Melipilla como el de las Ostolazas, que eran bravas. Eran campeonatos que se hacían y fue muy bonito. Mi hermana me recuerda también que se hizo un carro alegórico para la fiesta de la primavera. También cuando mis sobrinos iban a jugar yo también salía detrás de ellos a echarles un ojo. También se hicieron fiestas de mi curso, en unas dependencias que estaban desocupadas y la cual las prestaban. También fue un lugar donde pololié, ahí en las bancas con arbolitos. En fin, para mí la estación de Melipilla fue muy especial en mi adolescencia.

7- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?

8- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?

Con mis hermanas y sobrinos.

9- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?

La estación siempre cumplió su fin de estación de trenes de carga y pasajeros. No recuerdo un mercado por ejemplo, pero sí a las palomitas que vendían sus dulces, chilenitos, empolvados, merengues, etc.

10- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades con un marcado carácter de género? (realizados principalmente por hombres o mujeres)

11- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían (o pensaba usted qué hacían) ahí?

12- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar?

Testimonios disponibles desde investigación previa (Jiménez et. al. 2012).

Rubén Muñoz Basualto, jefe sección Vías y Obras; y Gabriel Villar, trabajador sección vías.

Recuerdan que de 120 funcionarios aproximadamente en esta zona, pasaron a ser sólo 30, y que especialmente estas secciones que trabajaban en terreno fueron quienes sintieron más fuerte el impacto del recorte de personal, pues eran áreas en las que nunca sobró personal.

Muñoz, sobre los viajes a la playa recuerda que “en la temporada –verano- pescaban los trenes del sur y los mandaban para Cartagena, porque se hacían pocas las máquinas de acá; me acuerdo de la especial 104, que normalmente viajaba a Puerto Montt.

Villar recuerda al dúo “La guitarras viajeras”. Recalca que ambos integrantes de este dúo eran ferroviarios; que incluso llegaron a compartir escenario con el popularmente conocido Ramón Aguilera. Héctor Muñoz tiene grabada la imagen del dúo [ensayando “ahí en la estación, a la vuelta de la boletería”](#)

Antonio Fuentealba. El último jefe de estación.

Antonio Fuentealba, Jefe de Estación desde 1977 hasta el cierre del recinto, a fines de la década de los 80, recuerda los corrales, que periódicamente recibían animales del sur, transportados en las famosas rejas, y también de productos locales prestos a salir hacia diferentes mercados.

En cuanto a la masividad del transporte por este ramal, Antonio Fuentealba hace mención a los trenes *permisivos*, que corrían por la década del sesenta; sistema adoptado durante la época estival para aprovechar al máximo la vía y que consistía justamente en permitir que un tren saliera sin que necesariamente llegara el antecesor a la estación siguiente -era una excepción al sistema de bastones.

Por su parte, sobre el terremoto del año 85 recuerda: *“El terremoto del 85 me botó la casa (ubicada en el ala poniente de la Estación), hizo que cayeran los techos y se perdiera todo. Lo peor fue que en la estación quedaron varios carros a la espera de continuar a Santiago, que venían llegando de Cartagena. Yo no autoricé la salida pues la vía estaba en mal estado. Ahí me empezaron a reclamar, quemaron durmientes, rompieron vidrios, las señoras con sus guaguas ya no daban más, hubo problemas toda la noche. Tuve que pedir protección policial, y yo por otra parte tenía a mi familia también sufriendo lo mismo.*

Antonio Fuentealba recuerda con cariño al *Peteco*, un muchacho que habitualmente [iba a pasar la tarde en la estación, haciendo](#) amistad con cuanto pasajero o visitante anduviera por ahí, y a quién incluso retrató en una de sus magistrales obras en

madera.

Pedro Silva. Ex jefe de estación en los años setenta.

Pedro Silva -Ex Jefe de Estación entre 1973 y 1977- se refiere a la disminución progresiva que experimentó el transporte de pasajeros y de carga hacia la costa, y recuerda que por esos años, el gremio microbusero y también los camioneros, tomaban cada vez más fuerza.

Se refiere también al “sistema puerta a puerta”. Señala que Ferrocarriles del Estado se encargaba de dejar los insumos en el predio mismo y sacar los productos de igual manera, con un subsistema de camiones que contaba la empresa; destaca que podía transportar una cantidad inmensa de toneladas, dando abasto y cobertura a la producción local; *“(…) pero los señores camioneros reclamaron por competencia desleal. El sistema ferro- viario al ser estatal debería tener preferencia (…) por todos los beneficios que traía a la población, pues los costos eran menores al fin y al cabo para la gente”. “Ahora conocemos bien las verdaderas consecuencias de esas quejas; el monopolio en el transporte de carga y pasajeros, sobre todo en Melipilla, ocurre ahora”.*

Sobre la seguridad del transporte, recuerda que incluso en el caso que no se diera el aviso de la llegada del tren a la siguiente parada, la máquina que venía atrás era autorizada a salir sólo con un banderillero que iba caminando por delante de la misma, por lo tanto a una velocidad mínima, siendo un servicio muy seguro y responsable, recuerda. Por lo general, los acontecimientos imprevistos tuvieron más que ver con los cruces ferroviarios.

También hace referencia a la masiva cantidad de personas que transportaba el tren en los años sesenta. Por esos años y comienzos de los 70', los trenes “reventaos” eran pan de cada día, recuerda Pedro Silva, refiriéndose a los vagones repletos de gente, ocho o nueve máquinas con 150 personas cada una.

Gregorio Navarro. Locutor radial.

Gregorio Navarro, se refiere a la crisis de ferrocarriles buscando una explicación en el exceso de personal, que se haría patente en los años 60', aunque sumado a ello señala que es preciso tomar en consideración la radicalización del problema durante la dictadura, momento en que *“empresarios de buses y camioneros comenzaron a presionar para evitar que el ferrocarril siguiera transportando productos, mercancías y personas”*

Jerónimo bustos. Ex funcionario de EFE.

“Cuando llegó Pinochet nos quitaron muchas regalías, por ejemplo la “perseguidora”, “la promoción”, beneficios económicos que teníamos los ferroviarios. Esa graciosa nos hizo el viejo. Nos quitó mucho. Después de eso ya no había ningún interés en trabajar en ferrocarriles.

Héctor Muñoz, “el buelo”

Nosotros nos metíamos a la mala a vender dulces, a veces partía el tren y no alcanzábamos a bajarnos, así que por ahí por los cruceros nos tirábamos con la máquina en movimiento, o en el peor de los casos en el siguiente paradero; cuando nos agarraba algún inspector, nos dejaban en Talagante o Leyda, dependiendo si el tren iba para Santiago o a la costa, y ahí nos pegaban un par de chuletas los pacos y nos devolvíamos. En la estación, remarca que había mucho movimiento, mucha gente llegó a vender ahí porque sabían que era buena oportunidad; sobre todo en verano “se pasaban el dato y se llenaba de vendedores, además de los locales establecidos”

También recuerda la estructura imaginaria que se daba al interior del Barrio entre los comerciantes: *“Las palomas estaban de calle Serrano hasta Barros; y ahí nosotros nos tirábamos más pa’ acá -hacia el poniente-; ellas además tenían permiso en la estación y en el tren; eran una quince ahí. Otro sector, era el de la calle Silva Chávez a Serrano y por último el de Silva Chávez a Correa, Los cruceros”.*

“uno se tiraba de lacho, de repente regalabai un paquete de dulce por un beso, uno feliz de la vida”

El Buelo, que empezó a vender pasteles de “colao” a los nueve años, recuerda también el restaurant El Cóndor, El Parrón y Melipollo, así como algunos del sector los cruceros -Vicuña Mackenna a la altura de Pardo- como Lara, Don Lucho, La Selecta, La Rueda o el Forestal.

También es preciso en señalar la venta de ciertos productos: *“humitas, con chuchoca eso sí, conejos escabecha’os, choclos cocidos. La señora López se ponía allá a la altura de los cruceros con un tambor de 200 litros, lleno de choclos cocidos, los vendía con Mantequilla”*

“nos cuidábamos entre todos, nos conocíamos”, señala El Buelo, haciendo clara referencia al sentido de territorialidad en el sector; “mi mamá, -Teresa Ruiz- era paloma, y yo era cabro chico y vendía como colao, entonces igual había buena relación, si al final todos éramos un grupo; en los últimos tiempos era más complicado, con los inspectores municipales se pusieron más exquisitos; también necesitabas un carnet de sanidad, me acuerdo del Tarzán, él era de sanidad”

Nancy Frings, propietaria del Restaurant *Mi Ruka*

Desde el año 1967 hasta 1981, en pleno apogeo del barrio estación, nos cuenta acerca de los vagones rebosantes de turistas, que a toda prisa bajaban buscando primero un baño, para luego hacer el resto de sus diligencias. *Acá se proveían no sólo de dulces de la venteras* –posteriormente llamadas palomitas- también llevaban bebidas, sándwiches, huevos duros. Destaca que ese sector era como un centro comercial, pues además de su local estaban *El Paso y El Escudo, directamente relacionados con el paso*

del tren. (este recorrido se debía hacer a través de la explanada señalada en el documento)

Isabel Rabanal, propietaria de *El Copihue*

El Copihue era una fuente de soda, ubicada al poniente de la estación, casi frente a la calle Serrano. Isabel hace mención al sindicato de palomitas que sólo vendían dentro del recinto, al paso del tren, quienes “eran las únicas autorizadas para hacerlo, aunque igual se metían chiquillos a los vagones a vender de manera informal”. También recuerda el local de la señora Nancy y el de los Ramírez -Al Paso- y por supuesto *El Escudo*, “que todavía está ahí mismo”. Dice que incluso algunos pasajeros tenían la suerte de ver tocar la banda, aunque no siempre se presentaba, pues dependía mucho de si venía alguien importante en el tren o si había alguna celebración especial.

Julia Plaza, palomita de la época, años sesenta y setenta

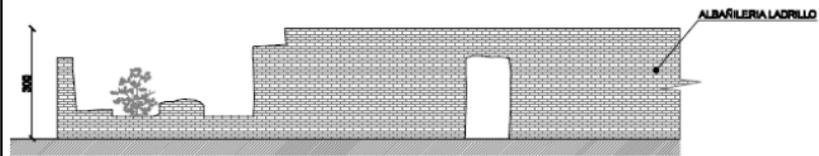
Recuerda lo que fue vivir el abandono del tren, (...) al final nos tuvimos que venir a la autopista, acá tenemos nuestro lugar ahora. Pero el tren era más bonito, todavía me acuerdo del andén lleno de gente. Y nosotras podíamos vender ahí mismo (...). (en Jiménez et. al. 2012).

Ramón Ortiz. Usuario del tren Santiago-Cartagena

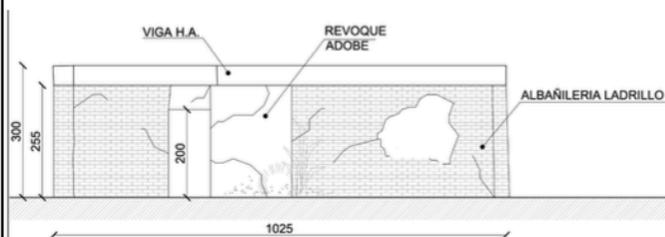
“Ahí la gente viajaba de a tres o cuatro en los asientos pa dos; los trenes iban reventaos. Venía la población, venían los rascas en este viaje; Melipilla era la parada desde que salíamos de Santiago, llegábamos como a las 10 por allá, dependiendo a la hora que hayas salido de Santiago, me acuerdo de los pasteles, que a veces venían más pasaos que la cresta, o los sanguches de ave, con el pollo bien desmenuado, los huevos duros; te vendían bebidas; era el momento pa pegarte una estirá, y respirar también un poco; ahí si comprabas un pastel, se convertía en dos o tres, no había plata pa más, pero igual todos comían. Después llegabas con tus huevos a la playa, con el pollo y el arroz cocido que traían las viejas, y te comías todo eso con arena, eso era clásico...”

Anexo 3. Fichas de Registro Arquitectónico.

FICHA DE REGISTRO ARQUITECTÓNICO	
SITIO	Estación de Ferrocarriles de Melipilla
RECINTO	Edificio de Pasajeros
REGISTRADO POR	B.J.B.
COLINDANTE CON	Pasillo de acceso por el poniente, andén principal por el Norte, Cabina de señales por el oriente y Avenida Vicuña Mackenna por el Sur
CROQUIS (Planta y elevación)	<p>4050</p> <p>50 530 50 530 50 570 50 470 50 470 50 460 50 620</p> <p>1025</p> <p>Edificio Pasajeros</p> <p>Planta</p>
	<p>Elevación norte (A)</p>
	<p>Elevación sur (B)</p>
	<p>Elevación Oriente (C)</p>



Elevación Poniente (D)



Elevación oriente interior

A.PLANTA					
A1 FORMA	R				
A2 DIMENSIONES					
LARGO	40.50				
ANCHO	10.25 (se agrega un segmento del muro poniente de 7 metros, aunque sólo se conserva la fachada)				
DIÁMETRO	-				
A3 SUPERFICIE	415,125				
B FUNDACIONES	A	B	C	D	E
ANCHO	¿	¿	¿	¿	¿
PROFUNDIDAD	¿	¿	¿	¿	¿
B1 MATERIAL	¿	¿	¿	¿	¿
CEMENTO	¿	¿	¿	¿	¿
ROCA NATURAL	¿	¿	¿	¿	¿
ROCA CANTEADA	¿	¿	¿	¿	¿
FIERRO ESTRIADO	¿	¿	¿	¿	¿
FIERRO RECTANGULAR	¿	¿	¿	¿	¿
LADRILLO FISCAL	¿	¿	¿	¿	¿
LADRILLO HUECO	¿	¿	¿	¿	¿

B2 TAMAÑO MATERIALES (AGREGAR TIPOS DEBAJO)	¿	¿	¿	¿	¿				
B3 TRABAJO									
HORMIGÓN ARMADO	¿	¿	¿	¿	¿				
MURO RELLENO	¿	¿	¿	¿	¿				
EXCAVACIÓN RELLENA	¿	¿	¿	¿	¿				
B4 CONSERVACIÓN	B	B	B	B	B				
C. PARAMENTOS	A	B	C	D	E				
C1 HILERAS	S	S	S	S	S				
C2 APLOMO	AP	AP	AP	AP	AP				
C3 APAREJO	SE	SE	SE	SE	SE				
C4 MATERIALES									
LADRILLO FISCAL	X	X	X	X	X				
LADRILLO HUECO	-	-	-	-	-				
LADRILLO ADOBE	-	-	-	-	-				
MADERA	-	-	-	-	-				
CEMENTO	X	X	X	X	X				
FIERRO ESTRIADO	X	X	X	X	X				
FIERRO CILÍNDRICO	-	-	-	-	-				
FIERRO RECTANGULAR	-	-	-	-	-				
ROCA NATURAL	-	-	-	-	-				
ROCA CANTEADA	-	-	-	-	-				
ARCILLA	X	X	X	X	X				
C5 DIMENSIÓN DE LOS MATERIALES									
LADRILLO FISCAL	40 cm largo	20 cm ancho	6 cm espesor						
FIERRO ESTRIADO	12 mm espesor								
C6 TRABAJO									
HORMIGÓN ARMADO	X	X	X	X	X				
REVOQUE ARCILLA	X	X	X	X	X				
REVOQUE CONCRETO	-	-	-	-	-				
ALBAÑILERÍA CONFINADA	X	X	X	X	X				
TABIQUERÍA	-	-	-	-	-				
C7 COLOR	AMARILLO	AMARILLO	AMARILLO	AMARILLO	AMARILLO				
C8 DIMENSIONES									
ANCHO	50	50	50	50	50				
ALTURA	300	300	300	¿	300				
C9 CONSERVACIÓN	M	M	M	M	M				
C10 OTROS ELEMENTOS	RAYADOS	RAYADOS	RAYADOS	RAYADOS	RAYADOS				
D. VANOS	A	B	C	D	E				
D1 CANTIDAD	2	8	¿	3	1				
D2 TIPO	P	P	P (7)	V	¿	V	V	P	P

D3 ORIENTACIÓN (desde adentro)									
CARDINAL	N	N	S	S	¿	O	O	O	O
OROGRÁFICA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D4 FORMA	R	R	R	R	¿	R	R	R	R
D5 ELEMENTOS									
JAMBAS	-	-	-	-	¿	-	-	-	-
DINTEL	¿	¿	X	¿	¿	¿	¿	¿	X
ALFEIZAR	-	-	-	¿	¿	¿	¿	-	-
D6 MATERIALES									
JAMBAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DINTEL	¿	¿	MADERA	¿	¿	¿	¿	¿	MADERA
ALFEIZAR	-	-	-	¿	¿	¿	¿	-	-
D7 DIMENSIONES									
ALT. TOTAL	210	210	210	¿	¿	¿	¿	210	210
ANCHO MEDIO	110	135	110	¿	¿	90	130	120	95
ANCHO DINTEL	110	135	110	¿	¿	-	-	-	95
ANCHO ALFEIZAR	-	-	-	¿	¿	¿	¿	-	-
ALT. ANTEPECHO	-	-	-	¿	¿	80	80	-	-
D8 CONSERVACIÓN	M	R	R	M	-	M	M	R	M
E. PAVIMENTO									
E1 TIPO									
TERRENO DESPEJADO	-								
EMPEDRADO	¿								
MADERA	¿								
BALDOSAS	¿								
OTROS	¿								
E2 CONSERVACIÓN	MALO.								
OBSERVACIONES	NO SE OBSERVA PAVIMENTO ORIGINAL INTERIOR. DEPÓSITO DE ESCOMBROS								
F. ESTRUCTURAS Y ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS									
F1 DENOMINACIÓN									
F2 DIMENSIONES									
F3 POSICIÓN RECINTO									
F4 CONSERVACIÓN									
F5 OBSERVACIONES									

G. FOTOS



Frontis muro norte (A) (se alcanza a observar parte del muro que aún se conserva hacia el sur). Fuente: elaboración propia. Mayo 2021



Segmento muro sur (B). Fuente: elaboración propia. Mayo 2021



Detalle de puerta en muro sur. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021



Muro oriente (C). Fuente: elaboración propia. Mayo 2021



Muro poniente (D). Se observa reciente instalación de pandereta en esquina norte (a la izquierda de la imagen), esto durante mayo 2021 aprox. con posterioridad a la elaboración de planos en 2012 y su reactualización en marzo de 2021. Da cuenta de cierto dinamismo del lugar, en su condición de ruina. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021



Muro divisorio interior (E)

**H. OBSERVACIONES
GENERALES**

El estado de conservación general del edificio es de Malo, con la mayoría de sus muros derrumbados, aunque se conservan algunos segmentos, los que permitieron obtener la información indicada. De todas maneras, en Anexos así como en el cuerpo del documento, se presentan algunas fotografías que permiten tener un panorama más claro de la estación en su contexto sistémico; a su vez, se adjuntan planos según estado de conservación actual, pero además, representaciones de la condición original de la estación (incluidas vistas 3D), en donde es posible apreciar la diferencia entre lo que se puede observar a la fecha versus situación original, por ejemplo, respecto a cantidad y tipos de vanos, paramentos, entre otros. Estos planos forman parte de un trabajo previo, cuyo investigador responsable fue quien suscribe la presente memoria de título (Jiménez et. al. 2012)

FICHA DE REGISTRO ARQUITECTÓNICO	
SITIO	Estación de Ferrocarriles de Melipilla
RECINTO	Cabina de señales
REGISTRADO POR	B.J.B.
COLINDANTE CON	Andén principal por el norte y pacillo del Edificio de pasajeros por el poniente
CROQUIS (Planta y elevación)	<p style="text-align: center;">Planta</p>
	<p style="text-align: center;">Elevación Norte (A)</p>
	<p style="text-align: center;">ELEVACION PONIENTE CABINA</p> <p style="text-align: center;">Elevación Poniente</p>
	A.PLANTA
A1 FORMA	C
A2 DIMENSIONES	

LARGO	4.50 m.			
ANCHO	4.50 m.			
DIÁMETRO	-			
A3 SUPERFICIE	20,25 m2			
B FUNDACIONES	A	B	C	D
ANCHO	?	?	?	?
PROFUNDIDAD	?	?	?	?
B1 MATERIAL				
CEMENTO	?	?	?	?
ROCAS NATURAL	?	?	?	?
ROCA CANTEADA	?	?	?	?
FIERRO ESTRIADO	?	?	?	?
FIERRO RECTANGULAR	?	?	?	?
BARRA DE ACERO	?	?	?	?
LADRILLO FISCAL	?	?	?	?
LADRILLO HUECO	?	?	?	?
B2 TAMAÑO (AGREGAR TIPOS DEBAJO)	?	?	?	?
B3 TRABAJO				
HORMIGÓN ARMADO	?	?	?	?
MURO RELLENO	?	?	?	?
EXCAVACIÓN RELLENA	?	?	?	?
B4 CONSERVACIÓN	B	B	B	B
C. PARAMENTOS	A	B	C	D
C1 HILERAS	S	S	S	S
C2 APLOMO	AP	AP	AP	AP
C3 APAREJO	SE	SE	SE	SE
C4 MATERIALES				
LADRILLO FISCAL	X	X	X	X
LADRILLO HUECO				
LADRILLO ADOBE				
MADERA				
CEMENTO	X	X	X	X
FIERRO ESTRIADO	X	X	X	X
FIERRO CILÍNDRICO				
FIERRO RECTANGULAR				
ROCA NATURAL				
ROCA CANTEADA				
ARCILLA				
C5 DIMENSIÓN DE LOS MATERIALES				
LADRILLO FISCAL	40cm LARGO	20cm ANCHO	6mm ESPESOR	

FIERRO ESTRIADO	12mm ESPESOR			
C6 TRABAJO				
HORMIGÓN ARMADO	X	X	X	X
REVOQUE ARCILLA				
REVOQUE CEMENTO	X	X	X	X
ALBAÑILERÍA CONFINADA	X	X	X	X
TABICERÍA				
C7 COLOR	AMARILLO OPACO	AMARILLO OPACO	AMARILLO OPACO	AMARILLO OPACO
C8 DIMENSIONES				
ANCHO	30	30	30	30
ALTURA	400	400	400	400
C9 CONSERVACIÓN	R	R	R	R
C10 OTROS ELEMENTOS	RAYADOS	RAYADOS	RAYADOS	RAYADOS
D. VANOS	A	B	C	D
D1 CANTIDAD	1	1	-	1
D2 TIPO	V	V	-	P
D3 ORIENTACIÓN (desde adentro)				
CARDINAL	N	S	-	O
OROGRÁFICA	-	-	-	-
D4 FORMA	C	C	-	R
D5 ELEMENTOS				
JAMBAS	-	-	-	-
DINTEL	-	-	-	-
ALFEIZAR	-	-	-	-
D6 MATERIALES				
JAMBAS	-	-	-	-
DINTEL	-	-	-	-
ALFEIZAR	-	-	-	-
D7 DIMENSIONES				
ALT. TOTAL	100	100	-	200
ANCHO MEDIO	100	100	-	95
ANCHO DINTEL	-	-	-	-
ANCHO ALFEIZAR	-	-	-	-
ALT. ANTEPECHO	160	160	-	-
D8 CONSERVACIÓN	R	-	-	R
E. PAVIMENTO				
E1 TIPO				
TERRENO DESPEJADO				
EMPEDRADO				
MADERA				

RADIER HORMIGÓN	X
OTROS	
E2 CONSERVACIÓN	R
OBSERVACIONES	Se observan algunos segmentos del radier, aunque muy afectado por escombros e incendios al interior de la cabina.
F. ESTRUCTURAS Y ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS	
F1 DENOMINACIÓN	
F2 DIMENSIONES	
F3 POSICIÓN RECINTO	
F4 CONSERVACIÓN	
F5 OBSERVACIONES	
G. FOTOS	 <p>Vista Norte (A). Fuente: elaboración propia. Junio 2021.</p>
	 <p>Vista oriente (C). Fuente: elaboración propia. Mayo 2021.</p>



Vista poniente (D). Fuente: elaboración propia. Mayo 2021.



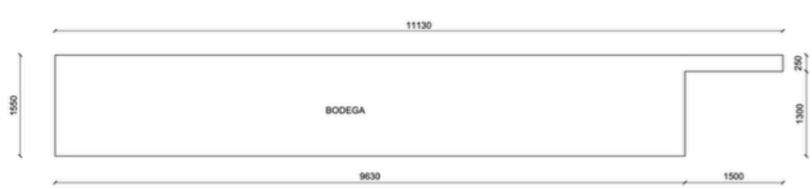
Vista sur (B). Fuente: elaboración propia. Mayo 2021.

**H. OBSERVACIONES
GENERALES**

En general el estado de conservación es Malo, considerando que desapareció completamente la parte superior de la cabina, originalmente su segundo piso. Así mismo, tampoco hay rastros de la escalera de acceso al segundo piso, que era una estructura exterior ubicada al poniente del recinto.

De todas maneras, en Anexos y también en el cuerpo del documento, se presentan fotografías de la cabina en contexto sistémico (incluso algunas de su interior), a partir de las cuales se podrá apreciar su configuración original; a su vez, se adjuntan planos según estado de conservación actual, pero además, representaciones de la condición original de la estación, en donde es posible apreciar la diferencia entre lo que se puede observar a la fecha versus situación original. Se incluyen vistas en perspectiva.

Estos planos forman parte de un trabajo previo, cuyo investigador responsable fue quien suscribe la presente memoria de título (Jiménez et. al. 2012)

FICHA DE REGISTRO ARQUITECTÓNICO				
SITIO	Estación de Ferrocarriles de Melipilla			
RECINTO	Bodega			
REGISTRADO POR	B.J.B.			
COLINDANTE CON	Vías férreas por el Sur, terrenos de EFE por el Oriente, Depósito de chatarras por el poniente y Calle Padre Demetrio Bravo por el Norte.			
CROQUIS (Planta y elevación)	 <p>Planta</p>			
A.PLANTA				
A1 FORMA	R (con segmento de posible pasillo por el suroeste)			
A2 DIMENSIONES				
LARGO	96,30 m / segmento pasillo 15m			
ANCHO	15,50 m / segmento pasillo 2,50 m			
DIÁMETRO	-			
A3 SUPERFICIE	1492,65 m2 / segmento pasillo: 37,5 m2			
B FUNDACIONES	A	B	C	D
ANCHO	80	80	80	80
PROFUNDIDAD	80	80	80	80
B1 MATERIAL				
CEMENTO	X	X	X	X
ROCA NATURAL	-	-	-	-
ROCA CANTEADA	X	X	X	X
FIERRO ESTRIADO	-	-	-	-
FIERRO RECTANGULAR	-	-	-	-
LADRILLO FISCAL	-	-	-	-
LADRILLO HUECO	-	-	-	-
B2TAMAÑO MATERIALES				
ROCA CANTEADA	40X40cm aprox c/u	40X40cm aprox c/u	40X40cm aproxc/u	40X40cm aprox c/u
B3 TRABAJO				
HORMIGÓN ARMADO	-	-	-	-
MURO RELLENO	X	X	X	X
ZANJA RELLENA	¿	¿	¿	¿

B4 CONSERVACIÓN	B	B	B	B
C. PARAMENTOS	A	B	C	D
C1 HILERAS	é	é	é	é
C2 APLOMO	é	é	é	é
C3 APAREJO	é	é	é	é
C4 MATERIALES				
LADRILLO FISCAL	é	é	é	é
LADRILLO HUECO	é	é	é	é
LADRILLO ADOBE	é	é	é	é
MADERA	é	é	é	é
CEMENTO	é	é	é	é
FIERRO ESTRIADO	é	é	é	é
FIERRO CILÍNDRICO	é	é	é	é
FIERRO RECTANGULAR	é	é	é	é
ROCA NATURAL	é	é	é	é
ROCA CANTEADA	é	é	é	é
ARCILLA	é	é	é	é
C5 DIMENSIÓN DE LOS MATERIALES				
LADRILLO FISCAL	é	é	é	é
BARRA DE ACERO	é	é	é	é
C6 TRABAJO				
HORMIGÓN ARMADO	é	é	é	é
REVOQUE ARCILLA	é	é	é	é
REVOQUE CONCRETO	é	é	é	é
ALBAÑILERIA CONFINADA	é	é	é	é
TABIQUERÍA	é	é	é	é
C7 COLOR	é	é	é	é
C8 DIMENSIONES				
ANCHO	é	é	é	é
ALTURA	é	é	é	é
C9 CONSERVACIÓN	M	M	M	M
C10 OTROS ELEMENTOS	-	-	-	-
D. VANOS	A	B	C	D
D1 CANTIDAD	é	é	é	é
D2 TIPO	é	é	é	é
D3 ORIENTACIÓN (desde adentro)				
CARDINAL	é	é	é	é
OROGRÁFICA	é	é	é	é
D4 FORMA	é	é	é	é
D5 ELEMENTOS				

JAMBAS	é	é	é	é
DINTEL	é	é	é	é
ALFEIZAR	é	é	é	é
D6 MATERIALES				
JAMBAS	é	é	é	
DINTEL	é	é	é	é
ALFEIZAR	é	é	é	é
D7 DIMENSIONES				
ALT. TOTAL	é	é	é	é
ANCHO MEDIO	é	é	é	é
ANCHO DINTEL	é	é	é	é
ANCHO ALFEIZAR	é	é	é	é
ALT. ANTEPECHO	é	é	é	é
D8 CONSERVACIÓN	M	M	M	M
E. PAVIMENTO				
E1 TIPO				
TERRENO DESPEJADO	é			
EMPEDRADO	é			
MADERA	é			
BALDOSAS	é			
OTROS	é			
E2 CONSERVACIÓN	MALO.			
OBSERVACIONES	NO SE OBSERVA PAVIMENTO ORIGINAL			
F. ESTRUCTURAS Y ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS				
F1 DENOMINACIÓN	GRADAS PARA ACCEDER A LA BODEGA. CORRESPONDIENTE A DOS PEQUEÑAS ESCALERAS ENFRENTADAS, CON TRES PELDAÑOS CADA UNA, CONSTRUIDAS CON LA MISMA BASE DE ROCAS CANTEADAS CON REVOQUE DE CEMENTO.			
F2 DIMENSIONES				
F3 POSICIÓN RECINTO	COSTADO SUR. UNOS 20 METROS AL PONIENTE DE LA ESQUINA SURORIENTE DEL ZÓCALO.			
F4 CONSERVACIÓN	R			
F5 OBSERVACIONES	HABRÍAN SERVIDO PARA SUBIR A LA PLATAFORMA DE LA BODEGA, PROBABLEMENTE ACCEDIENDO AL PASILLO EXTERIOR MÁS QUE AL INTERIOR DEL RECINTO, POR ESO NO SE OBSERVAN VANOS.			

G. FOTOS



Vista bodega (plataforma que hoy se conserva) de sur a norte. Fuente: elaboración propia. Julio 2021



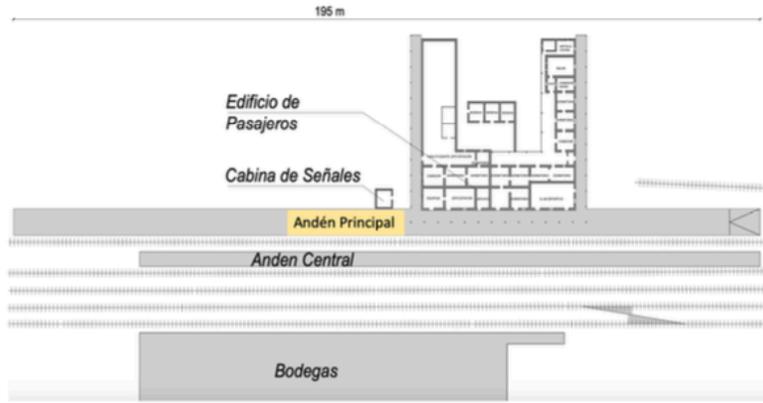
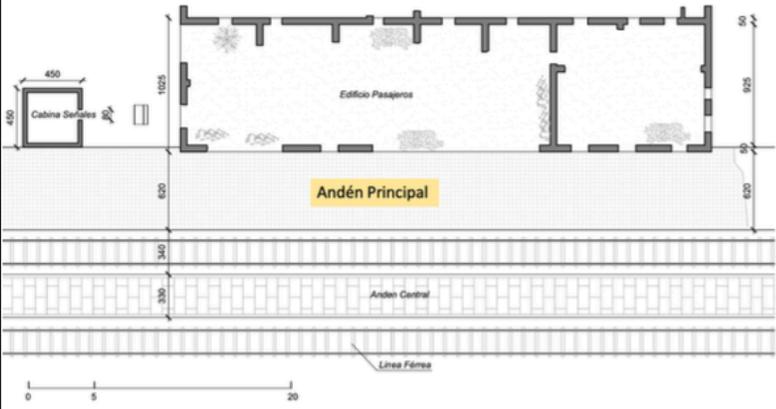
Vista de norte a sur. Fuente: elaboración propia. Julio 2021



Detalle gradas de acceso por sector sur oriente. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021

**H. OBSERVACIONES
GENERALES**

Recinto en muy mal estado de conservación, de hecho, sólo se conserva el zócalo perimetral de la fundación de la bodega. No quedan muros del recinto original. De todos modos, en anexos, se incorporan fotografías de la bodega en contexto sistémico, las que permiten tener una idea más clara de su volumen y materiales asociados. A su vez, se adjuntan planos según estado de conservación actual.

FICHA REGISTRO ANDENES	
SITIO	Estación de Ferrocarriles de Melipilla
ANDÉN	Principal
COLINDANTE CON	Edificio de Pasajeros por el sur, área industrial de EFE por el oriente y poniente. Vía principal por el norte
REGISTRADO POR	BJB
CROQUIS	 <p>Planta original con situación general de los andenes. Hoy mantienen la misma configuración, sólo con daños superficiales. En amarillo se destaca el andén principal o Andén de Pasajeros</p>
	 <p>Planta situación actual con detalle de ancho de andenes. Destacado en el andén principal.</p>
A. ORIENTACIÓN	280° N
B. DIMENSIONES	
LARGO	180
ANCHO	620

ALTO	40
C. TIPO	
TERRENO DEPEJADO	
PLATAFORMA	X
D. MATERIALES	
CEMENTO	X
ROCA NATURAL	X
ROCA CANTEADA	-
FIERRO ESTRIADO	¿
FIERRO RECTANGULAR	¿
FIERRO CIRCULAR	¿
LADRILLO FISCAL	-
LADRILLO HUECO	-
MADERA	-
BALDOSAS	X
PASTELONES DE HORMIGÓN	-
D1. TAMAÑO	
ROCA NATURAL	4-5
ROCA CANTEADA	-
FIERRO ESTRIADO	¿
FIERRO RECTANGULAR	¿
FIERRO CIRCULAR	¿
LADRILLO FISCAL	-
LADRILLO HUECO	-
MADERA	-
BALDOSAS	20X20
PASTELONES DE HORMIGÓN	-
D2 TRABAJO	
HORMIGÓN ARMADO	X
MURO RELLENO	X
ZANJA RELLENA	¿
EMPEDRADO	X
E. TECHUMBRE	
LARGO	¿
ALTO	¿
ANCHO	¿
E1 MATERIALES	
MADERA	¿
FIERRO	¿
LADRILLO FISCAL	¿

LADRILLO HUECO	é				
CEMENTO	é				
OTRO	é				
E2 TAMAÑO					
MADERA	é				
FIERRO	é				
LADRILLO FISCAL	é				
LADRILLO HUECO	é				
CEMENTO	é				
OTRO	é				
E3 TRABAJO					
HORMIGÓN ARMADO	é				
REVOQUE	é				
ALBAÑILERÍA CONFINADA	é				
TABIQUERÍA	é				
E4 CONSERVACIÓN	M				
F. CONSERVACIÓN	R				
G. ESTRUCTURAS Y ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS					
G1 DENOMINACIÓN					
G2 DIMENSIONES					
G3 POSICIÓN RECINTO					
G4 CONSERVACIÓN					
G5 OBSERVACIONES					
H. FOTOS					



Vista General andén principal desde el oriente. Fuente: elaboración propia. Julio 2021.



Vista General andén principal desde el poniente. Fuente: elaboración propia. Julio 2021.



Baldosa hidráulica con decorado floral y rombos. Fuente: elaboración propia. Julio 2021.

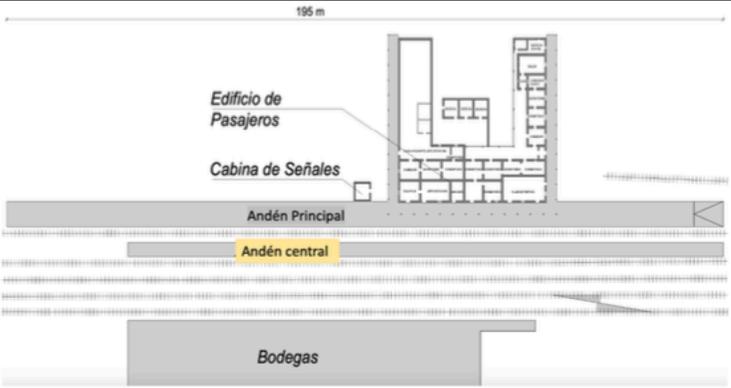
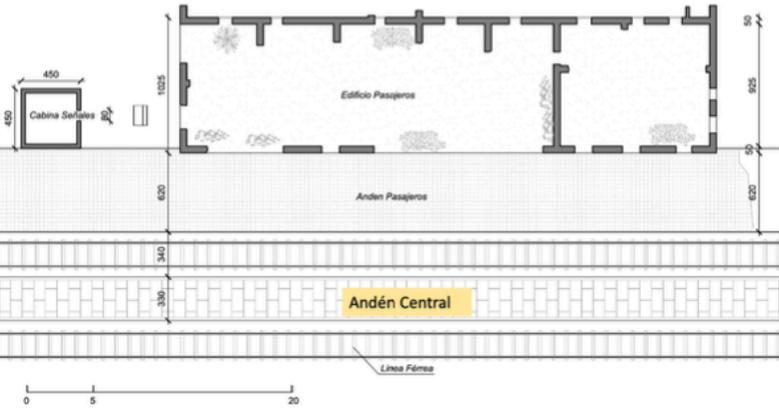


Baldosa hidráulica tipo "chocolate". Fuente: elaboración propia. Julio 2021.

I. OBSERVACIONES

El andén corresponde a una plataforma construida en base a un muro perimetral posiblemente de Hormigón armado, relleno con roca natural seleccionada (grava) y con terminación de baldosas en la superficie, dando cuerpo así a un radier acabado. Las baldosas son de dos tipos, ambas de tipo mosaico hidráulico, correspondiente 1) a cemento pigmentado con motivo floral, color rojo, y 2) otra de tipo "chocolate", baldosa con diseño bajo

	<p>relieve.</p> <p>El Andén presenta terminación de baldosas prácticamente en toda su extensión, predominando el uso del tipo 1, que habría sido la original (fines del siglo XIX), aunque con algunos segmentos poco sistemáticos del tipo 2, probablemente instalados de manera posterior (aprox. 1930-1940)</p> <p>A su vez, al finalizar el andén por el poniente, se observa que termina en una rampa de unos 8 metros de extensión, desde el nivel más alto del andén (40cm) hasta la cota 0.</p> <p>El andén originalmente presentaba techumbre en su parte central, la que en rigor correspondía a la extensión de la techumbre del Edificio de pasajeros, formando así un corredor techado de aprox. 44 metros de largo X 3 de ancho. Este segmento era el único sector techado/protegido del espacio público de la estación, un área total de unos 132m2 aprox.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

FICHA REGISTRO ANDENES	
SITIO	Estación de Ferrocarriles de Melipilla
ANDÉN	Central
COLINDANTE CON	Vía principal por el sur, vía secundaria por el norte (hoy en uso), área industrial de EFE por el oriente y poniente.
REGISTRADO POR	BJB
CROQUIS	 <p>Plantilla original con situación general de los andenes. Hoy mantienen la misma configuración, sólo con daños superficiales. En amarillo se destaca el andén central o de carga.</p>
	 <p>Planta situación actual con detalle de ancho de andenes. Destacando el Andén Central en amarillo.</p>
A. ORIENTACIÓN	280° N
B. DIMENSIONES	
LARGO	120m
ANCHO	330
ALTO	40

C. TIPO	
TERRENO DEPEJADO	
PLATAFORMA	X
D. MATERIALES	
CEMENTO	X
ROCA NATURAL	X
ROCA CANTEADA	-
FIERRO ESTRIADO	¿
FIERRO RECTANGULAR	¿
FIERRO CIRCULAR	¿
LADRILLO FISCAL	-
LADRILLO HUECO	-
MADERA	-
BALDOSAS	-
PASTELONES DE HORMIGÓN	X
D1. TAMAÑO	
ROCA NATURAL	4-5
ROCA CANTEADA	-
FIERRO ESTRIADO	¿
FIERRO RECTANGULAR	¿
FIERRO CIRCULAR	¿
LADRILLO FISCAL	-
LADRILLO HUECO	-
MADERA	-
BALDOSAS	-
PASTELONES DE HORMIGÓN	120X80 y 80X80
D2 TRABAJO	
HORMIGÓN ARMADO	X
MURO RELLENO	X
ZANJA RELLENA	¿
EMPEDRADO	X
E. TECHUMBRE	
LARGO	-
ALTO	-
ANCHO	-
E1 MATERIALES	
MADERA	-
FIERRO	-
LADRILLO FISCAL	-
LADRILLO HUECO	-

CEMENTO	-				
OTRO	-				
E2 TAMAÑO					
MADERA	-				
FIERRO	-				
LADRILLO FISCAL	-				
LADRILLO HUECO	-				
CEMENTO	-				
OTRO	-				
E3 TRABAJO					
HORMIGÓN ARMADO	-				
REVOQUE	-				
ALBAÑILERÍA CONFINADA	-				
TABICERÍA	-				
E4 CONSERVACIÓN	-				
F. CONSERVACIÓN	R				
G. ESTRUCTURAS Y ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS					
G1 DENOMINACIÓN					
G2 DIMENSIONES					
G3 POSICIÓN RECINTO					
G4 CONSERVACIÓN					
G5 OBSERVACIONES					



Vista general desde el oriente. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021



Vista general desde el poniente. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021

H. FOTOS



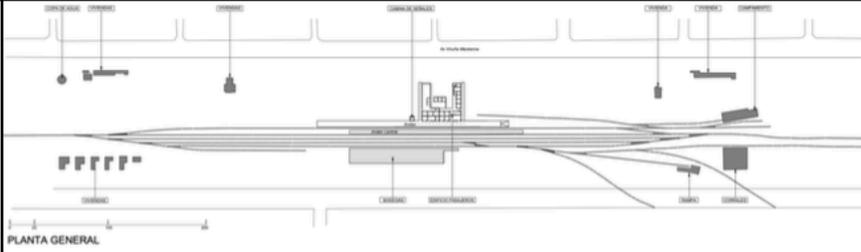
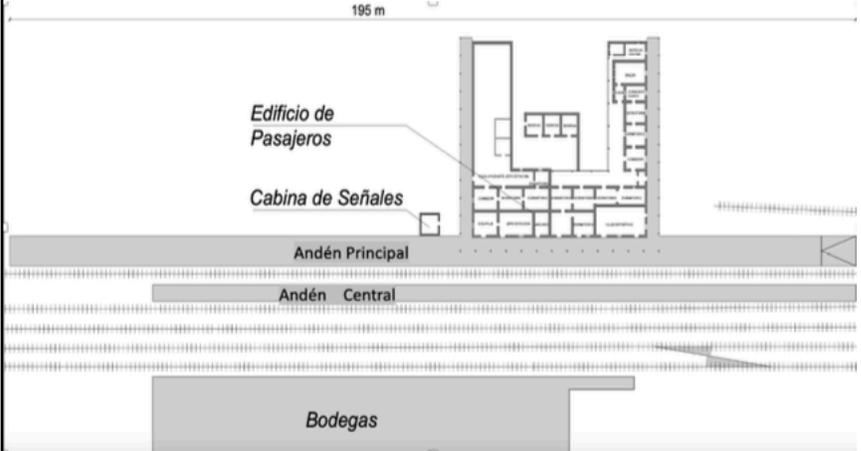
Detalle pastelones de superficie. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021

I. OBSERVACIONES

El andén corresponde a una plataforma construida en base a un muro perimetral posiblemente de Hormigón armado, relleno con roca natural seleccionada (grava) y con terminación de pastelones de hormigón en superficie, dando cuerpo así a un radier acabado.

Al finalizar el andén tanto por el oriente como por el poniente, se observa que termina en una rampa de unos 8 metros de extensión, desde el nivel más alto del andén (40cm) hasta la cota 0.

FICHA REGISTRO VÍA FÉRREA

SITIO	Estación de Ferrocarriles de Melipilla
ESTRUCTURA	Vías.
COLINDANTE CON	Área industrial de EFE por el norte y el sur, de hecho las vías son el eje ordenador del paño ferroviario. Al centro del terreno, colindan con sectores de servicio, al sur con el Edificio de Pasajeros y al norte con las bodegas.
REGISTRADO POR	BJB
CROQUIS	 <p>PLANTA GENERAL</p> <p>Planta general del paño ferroviario. Las vías organizan el espacio industrial de EFE. Se observa el ingreso de sólo una vía por el oriente y la salida de dos por el poniente, aunque una de estas últimas (la del norte), sólo llegaba hasta el molino que colindaba con los terrenos de ferrocarriles, luego, en dirección al mar, la vía era sólo una.</p>
	 <p>195 m</p> <p>Edificio de Pasajeros</p> <p>Cabina de Señales</p> <p>Andén Principal</p> <p>Andén Central</p> <p>Bodegas</p> <p>Planta del área pública de la estación, donde se observa que son cinco las vías que aparecen en este sector, entre el andén principal y las bodegas. A su vez, se observa un segmento de vía por el sur del andén principal, que según mencionan los testimonios de la comunidad, no se habría utilizado, al menos no en las últimas décadas de funcionamiento del tren, salvo en casos excepcionales.</p>
A. ORIENTACIÓN	280°N

B.DIMENSIONES	A	B	C	D	E
B1 LARGO (DENTRO DEL RECINTO FERROVIARIO)	540m	858m	608m	520m	498m
B2 TROCHA					
ANCHA	X	X	X	X	X
STEPHENSON	-	-	-	-	-
MÉTRICA	-	-	-	-	-
OTRAS	-	-	-	-	-
D. BASE					
TERRAPLÉN	X	X	X	X	X
CORTE	-	-	-	-	-
D1 DIMENSIONES					
ANCHO	340	340	340	340	340
ALTO	15	15	15	15	15
E. MATERIALES					
E1 DURMIENTES					
ESPECIE	ROBLE	ROBLE	ROBLE	ROBLE	ROBLE
LARGO	280	280	280	280	280
ANCHO	25	25	25	25	25
ESPESOR	15	15	15	15	15
OTROS	-	-	-	-	-
E2 RIELES					
ANCHO CABEZA (hongo)	7	7	7	7	7
ANCHO BASE (patín)	14	14	14	14	14
ESPESOR "ALMA"	3	3	3	3	3
ALTURA TOTAL	15	15	15	15	15
INSCRIPCIONES	-	-	-	-	-
OTROS	-	-	-	-	-
E2 CLAVOS					
LARGO	12	12	12	12	12
ANCHO CUERPO	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
ANCHO CABEZA	5	5	5	5	5
SECCIÓN	CUADRAD	CUADRADA	CUADRADA	CUADRAD	CUADRAD

	A			A	A
INSCRIPCIONES	EXC RK 20	EXC RK 20	EXC RK 20	EXC RK 20	EXC RK 20
OTROS	-	TORNILLOS/TUERCA SDE TAMAÑO SIMILAR A LOS CLAVOS, AUNQUE SECCIÓN CIRCULAR.	TORNILLOS/TUERCA SDE TAMAÑO SIMILAR A LOS CLAVOS, AUNQUE SECCIÓN CIRCULAR.	-	-
F. CONSERVACIÓN	R	B	R	R	M
G. OTROS ELEMENTOS	FIJADOR DE CLAVOS AL RIEL CON INSCRIPCIÓN "EXC 115 RE"	FIJADOR DE CLAVOS AL RIEL CON INSCRIPCIÓN "EXC 115 RE"	FIJADOR DE CLAVOS AL RIEL CON INSCRIPCIÓN "EXC 115 RE"	FIJADOR DE CLAVOS AL RIEL CON INSCRIPCIÓN "EXC 115 RE"	FIJADOR DE CLAVOS AL RIEL CON INSCRIPCIÓN "EXC 115 RE"
H. FOTOS	 <p>Imagen vías desde el ingreso oriente al terreno de EFE. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021</p>				



Imagen vías desde el ingreso poniente al terreno de EFE. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021

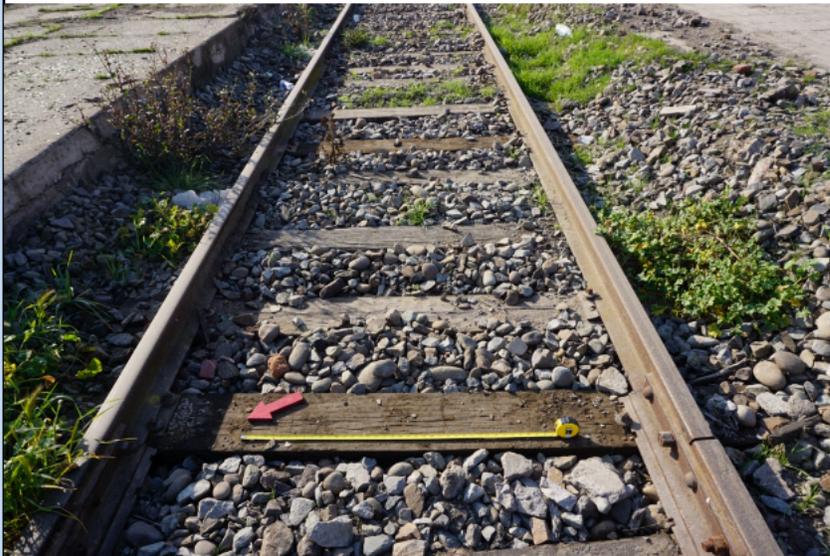


Imagen estado conservación vía principal original (junto al edificio de pasajeros) Fuente: elaboración propia. Mayo 2021



Imagen estado de conservación vía en uso actual (Nº2) Fuente: elaboración propia. Mayo 2021

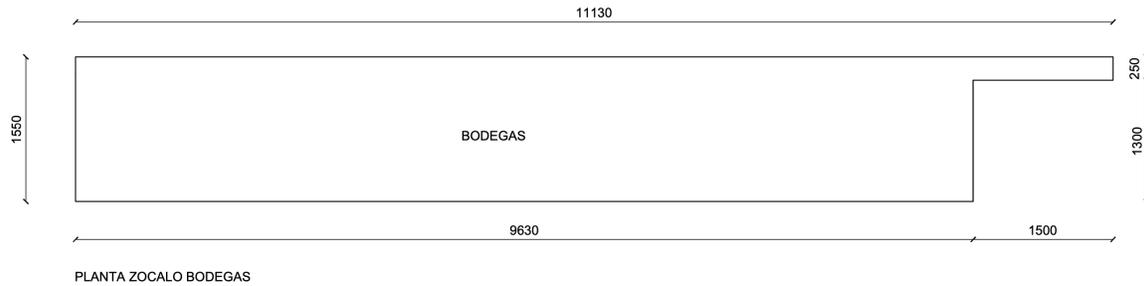


Imagen estado de conservación vía 5, junto a las bodegas. Fuente: elaboración propia. Mayo 2021

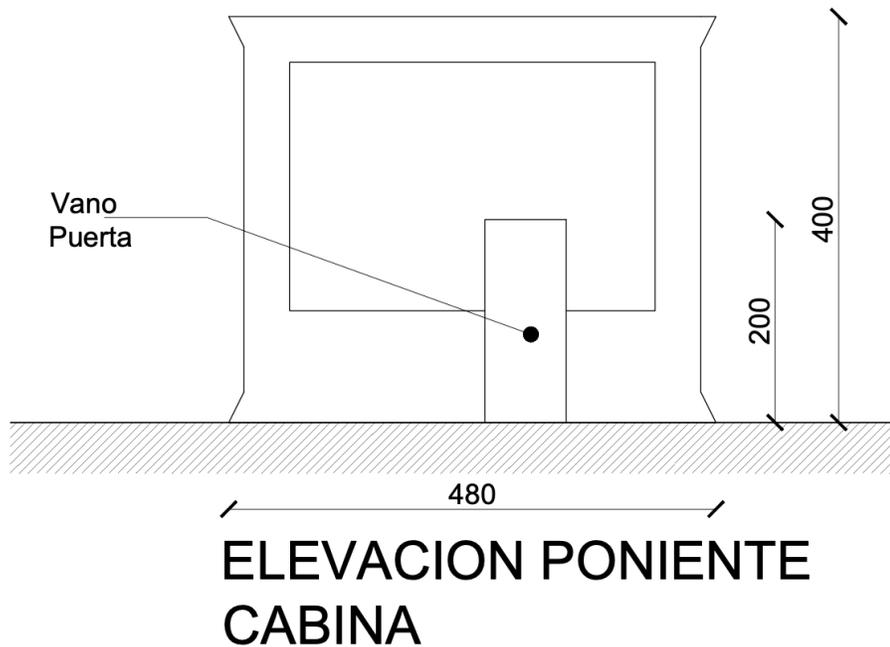
I.OBSERVACIONES	En desuso	En uso. Esto podría explicar la presencia de tornillos además de los tradicionales clavos rieleros	En uso. Esto podría explicar la presencia de tornillos además de los tradicionales clavos rieleros	En desuso	En desuso
------------------------	-----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------	-----------

Anexo 4. Planimetría Referencial, Situación Original y Actual (elaborados en 2012 y actualizados en 2021).

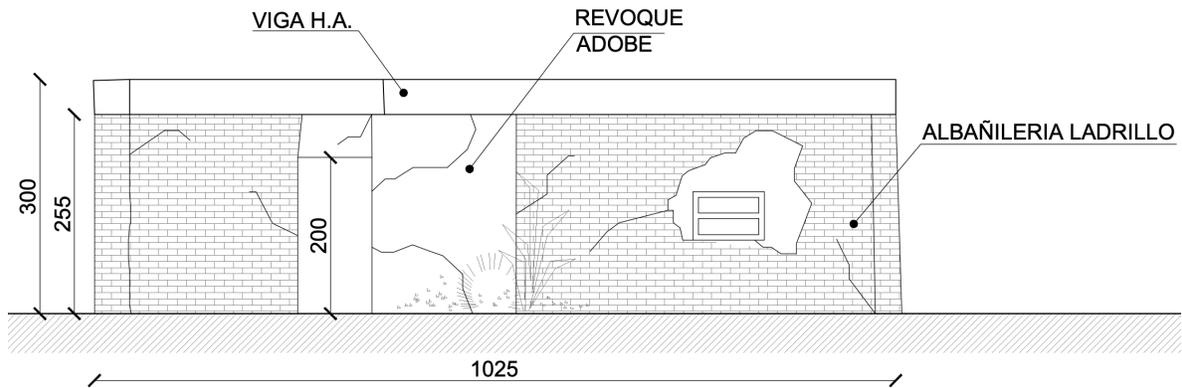
Planimetría Situación actual: Planta Bodega.



Planimetría Situación actual: Elevación poniente Cabina de Señales.

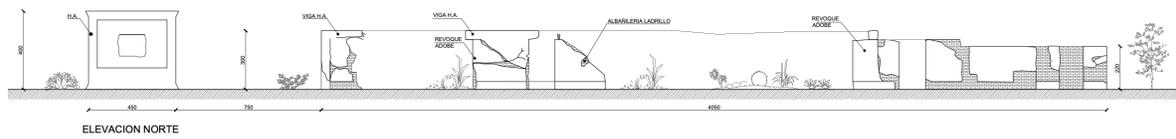


Planimetría Situación actual: Muro interior vista oriente.

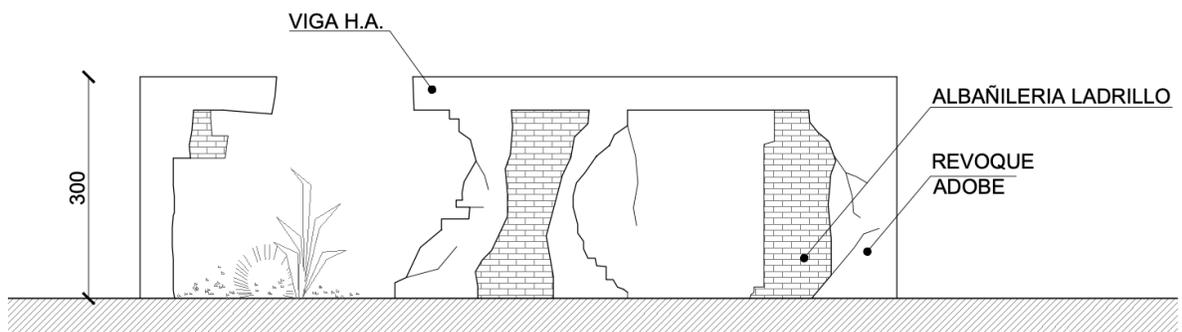


ELEVACION ORIENTE INTERIOR

Planimetría Situación actual: Muro norte vista norte.

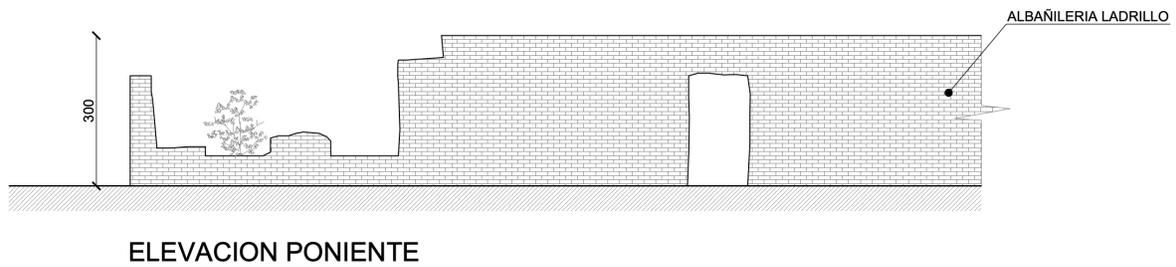


Planimetría Situación actual: Muro oriente vista oriente.

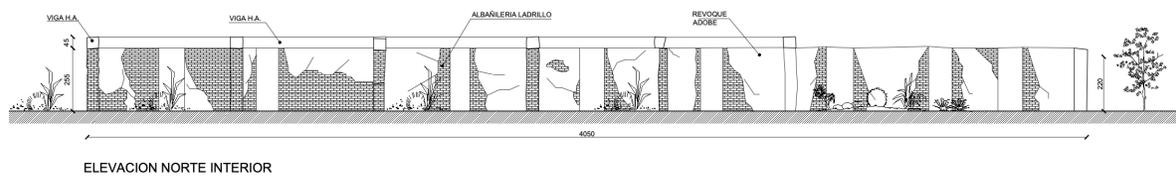


ELEVACION ORIENTE

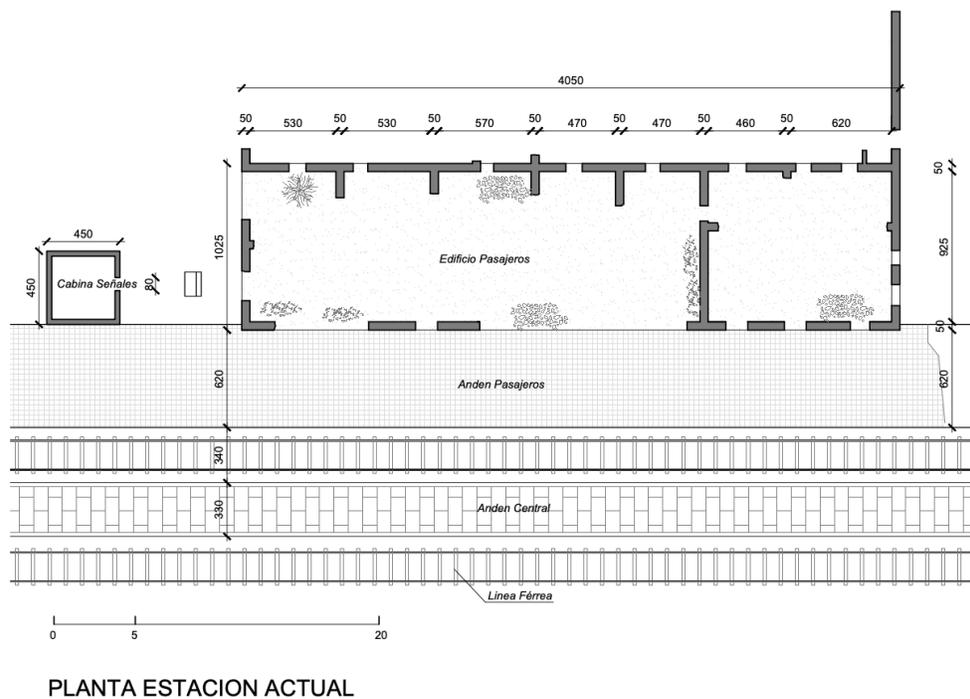
Planimetría Situación actual: Muro poniente vista poniente.



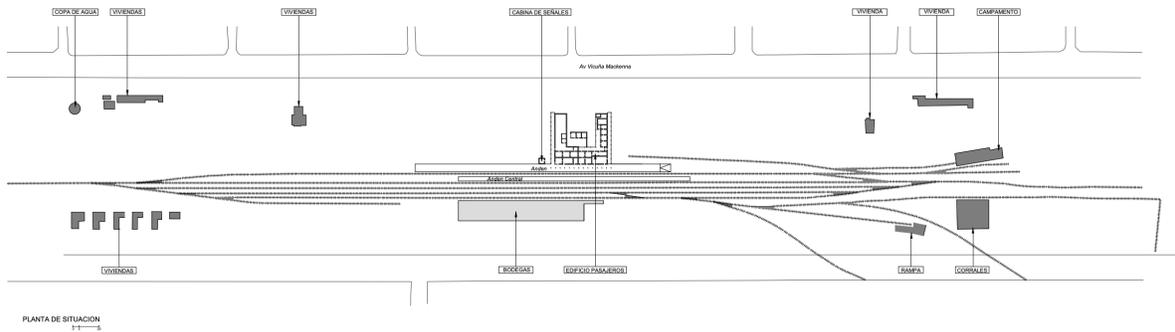
Planimetría Situación actual: Muro sur vista norte.



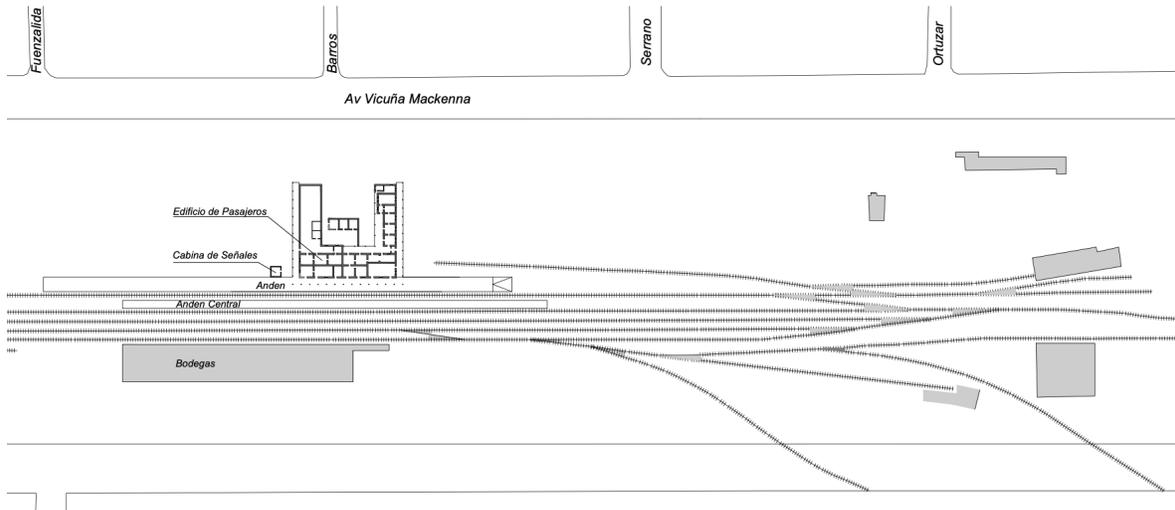
Planimetría Situación actual: Planta Edificio de Pasajeros.



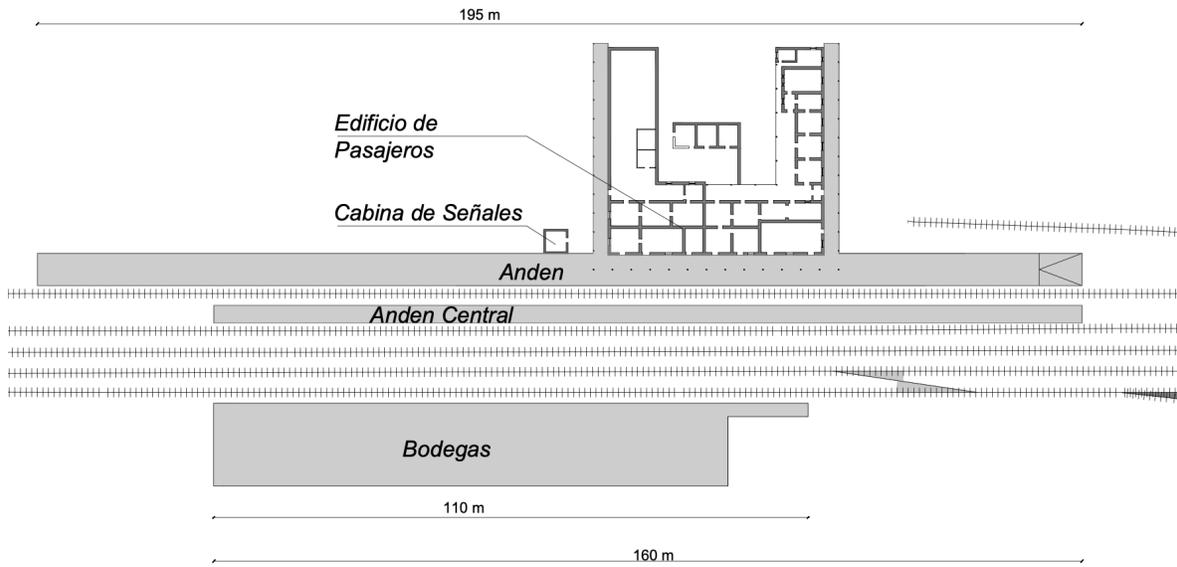
Planimetría Situación Original: Planta General de EFE.



Planimetría Situación Original: Sector Público con Calles Asociadas.



Planimetría Situación Original: Sector Público: Edificio de Pasajeros y Estructuras asociadas.



Planimetría Situación Original: Vistas en Perspectiva.

